10
Situatie bij KLM

Aan de orde is het **debat** over **de situatie bij KLM**.

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter. Ik dank de collega's voor het feit dat we dit debat mogen voeren. Daar heb je immers een grote meerderheid voor nodig. Eind november heeft de PVV de situatie rondom KLM en Air France al aan de orde gesteld. Dat was tijdens een AO over luchtvaart. Het overhevelen van financiële middelen van KLM naar de moederholding Air France heeft grote gevolgen voor KLM. Wij hebben de ellende toen eigenlijk al voorspeld. Ik vroeg de staatssecretaris namelijk al maanden geleden of er zo langzamerhand niet een reddingsplan moet komen, of in ieder geval achter de hand gehouden moet worden. Want het gaat fout. Blijkbaar ben ik een soort Nostradionus. Ik kreeg gelijk wat betreft Lelystad. Hier krijg ik ook gelijk in. Ik krijg meestal gelijk in luchtvaartdossiers. Ik heb de ellende dus voorspeld.

Mijn fractie vindt dat KLM nooit in Franse handen had moeten komen. Onze blauwe zwanen zijn onze nationale trots. Een winstgevend en gezond bedrijf wordt dadelijk naar beneden getrokken door een verlieslijdend Air France. Dat had nooit mogen gebeuren, maar dit is nu eenmaal de situatie waarin we zitten.

Een paar uur geleden nog kwam er via ANP een bericht naar buiten: "De discussie over de zelfstandigheid van KLM binnen de groep Air France-KLM is zeker niet ten einde nu plannen om het kasbeheer te centraliseren in Parijs van tafel zijn." Heden zei de voorzitter van de ondernemingsraad van KLM: "Dit is pas het begin." Dat is ook precies waarop ik doelde. We zijn hiermee niet klaar. Air France kan nu wel zeggen dat het KLM niet gaat afromen en dat het niet aan de kas van KLM komt, maar garanties zijn er niet. Dat hoor ik echt van diverse instanties, en ook van KLM zelf. Ik wil dat de staatssecretaris zich wel voor die garantie gaat inzetten. Zij kan daarvoor zorgen.

De Staat is niet alleen voor 5,9% aandeelhouder. Hier zit een staatssecretaris van de Nederlandse regering. KLM is een van de grootste particuliere werkgevers van ons land. Ik zou bijna willen zeggen dat het een soort Siamese tweeling is met Schiphol, met één kloppend hart. Schiphol is een andere heel grote particuliere werkgever. Ze hebben elkaar nodig, net als een Siamese tweeling. Ze ontplooien immers telkens weer elkaar versterkende economische activiteiten. Ze zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en ze zijn onmisbaar voor elkaar. Hier moet de staatssecretaris dus wat aan doen.

De heer Elias van de VVD zei in het AO nog dat de staatssecretaris hier niets aan kon doen. Die mening deelde hij. Nu vindt de heer Elias van de grootste coalitiepartij gelukkig ook dat de staatssecretaris in actie moet komen. Ik ben hem natuurlijk zeer dankbaar voor die steun.

Ik wil de staatssecretaris vragen om al hetgeen mogelijk is te ondernemen om de garantie te krijgen dat Air France geen greep kan doen uit de kas van KLM. Er zijn dingen die ze kan doen. Dit is echt niet te veel gevraagd, ook niet zoals ik het formuleer. Ik vraag haar namelijk alleen om alles binnen haar mogelijkheden te doen, samen met de Nederlandse regering, al moet de premier worden ingeschakeld. Ik vraag haar om contact te zoeken met haar Franse collega, met haar counterpart, zoals dat met een officiële term heet. Zorg dat er bemiddeld wordt en dat dit niet meer kan gebeuren. We willen de garantie dat dit in de toekomst niet meer gebeurt. Nogmaals: die garanties zijn er niet. Air France heeft via de Kamer de druk van het Nederlandse publiek gezien en heeft vlug het eerste het beste vliegtuig gepakt om de boel hier gerust te stellen. Tenminste, dat dacht men, maar daar trappen wij dus niet in.

Voorts wil ik de regering via deze staatssecretaris verzoeken om er zorg voor te dragen dat de continuïteit van KLM, van onze trots en onze blauwe zwanen, geborgd wordt.

De heer **Elias** (VVD):
Het probleem is dat wij geaarzeld hebben over dit debat. Dat is niet omdat we geen goed gevoel hebben bij de KLM, en niet omdat we de werkgelegenheid niet interessant of belangrijk vinden. Natuurlijk vinden wij dat wel. Dit is echter een particuliere onderneming. We moeten dus oppassen dat we niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten.

De heer Graus spreekt warme woorden over de KLM. Die delen wij natuurlijk. Wat hij kan doen, doet hij echter niet. De KLM kan alleen verder groeien als Schiphol kan groeien. Schiphol kan alleen groeien als Lelystad wordt aangelegd. En wat doet de heer Graus? Hij stemt tegen Lelystad. Als hij iets concreets kan doen, geeft hij niet thuis.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

De heer **Elias** (VVD):
Die warme woorden van de heer Graus zijn niks waard als hij niet gewoon boter bij de vis levert door ervoor te zorgen dat Schiphol kan groeien en dat de KLM haar spilfunctie kan houden op Schiphol.

De heer **Graus** (PVV):
Hier schrik ik enorm van. Wij hebben nooit tegen Lelystad gestemd. Ik heb gevraagd onderzoek te doen naar de haal- en faalbaarheid van Lelystad en voorspeld dat het straks een financiële blamage wordt, waar de belastingbetaler voor moet bloeden. Maar toen ik vroeg om Schiphol uit te breiden tot 600.000 vliegbewegingen, gaf de heer Elias niet thuis! Hij frustreerde mijn motie om Schiphol te laten groeien tot 600.000 bewegingen. Zo zit het in elkaar! Wij willen namelijk niet dat er belastinggeld wordt gestoken in een luchthaven die mogelijk niet levensvatbaar is omdat er geen draagvlak is onder de airlines. Ik heb hierover gepraat met de directie van Schiphol. Ze kunnen tot 600.000 bewegingen groeien. Daar heeft de VVD ons niet in gesteund!

De heer **Elias** (VVD):
Laten wij proberen om er geen welles-nietesspelletje van te maken.

De heer **Graus** (PVV):
Dit is de waarheid!

De heer **Elias** (VVD):
Uiteindelijk staan wij voor hetzelfde belang: ervoor zorgen dat de KLM fatsoenlijk overeind blijft. Maar binnen de maatschappelijk-politieke context van Nederland, met de afspraken die gemaakt zijn met alle gemeenten om Schiphol heen, kan Schiphol alleen maar echt groeien door op termijn 70.000 vliegbewegingen over te brengen naar Lelystad. Dat weet de heer Graus net zo goed als ik. Als hij daar realistisch naar kijkt, helpt hij de KLM en Schiphol door dat voor elkaar te brengen en niet door alleen maar warme woorden te spreken.

De heer **Graus** (PVV):
Schiphol weet het, KLM weet het: ik heb gepleit voor 600.000 vliegbewegingen en niet voor die verschrikkelijke 510.000 uit het Aldersakkoord, waar de VVD tot voor kort wel nog achterstond. Ik heb altijd gezegd: schop dat Aldersakkoord de deur uit en belemmer Schiphol niet. Ik ben juist voor Schiphol, voor KLM, voor onze blauwe vogels. Ik heb ze nooit één strobreed in de weg gelegd namens mijn fractie. Maar ik ben wel blij om het volgende en dat moeten wij delen. Wij moeten straks mogelijk moties indienen. Daarom vraag ik de heer Elias: zet die partijpolitiek eens aan de kant en laten wij samen vechten voor het nationale belang, voor onze KLM, voor onze trots. Laten wij elkaar eens samenpakken. Laat het niet zo zijn dat de heer Elias mij niet steunt omdat ik een PVV'er ben.

De **voorzitter**:
Ik geef nu het woord aan de heer Van Helvert van het CDA. Hij houdt in dit debat zijn maidenspeech. Dat betekent dat hij in zijn eerste termijn niet geïnterrumpeerd mag worden.

Mijnheer Van Helvert, geniet van dit moment.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank u wel, mevrouw de voorzitter.

Limburg moet zich afscheiden van Nederland. Limburg moet zich afscheiden van Nederland en toetreden tot de Duitse Bond. Dat werd besloten op 19 juli 1848 in de Bondsdag. In die Bondsdag zaten onder anderen twee Limburgers: Scherpenzeel en Schoenmaeckers. Die vonden alles beter dan onderdeel zijn van Nederland, dat in hun ogen alleen maar dacht aan het belang van Amsterdam en Rotterdam. Maar goed, dat was in 1848.

In mei 1849 zou dat besluit uitgevoerd moeten zijn, maar Nederland werkte niet mee. Door de groeiende verdeeldheid in de Bond en door de Duits-Oostenrijkse oorlog die volgde, viel de Bond uiteen en bleef Limburg bij Nederland. En gelukkig maar, hoor ik u denken. Als Limburger, Nederlander, Europeaan en christendemocraat sta ik nu hier in de Kamer, in de politieke arena, in het machtscentrum, tenminste, dat vinden wijzelf. Dat is op zich wel heel mooi.

Subsidiariteit, gespreide verantwoordelijkheid, is de wezenlijkste van de vier grondtonen van het CDA. Alleen baal ik van die verschrikkelijke term "subsidiariteit". Dat is natuurlijk een verschrikkelijk woord. Ik vertaal dat liever in: het recht om het zelf te doen. Het recht om het zelf te doen eisen wij op en verdedigen wij, gisteren, vandaag en morgen. Mensen, gezinnen, buurten, dorpen, gemeenten, provincies en landen, maar ook verenigingen en bedrijven hebben het recht om het zelf te doen, om het zelf te organiseren. De sociale leer die in de 19e eeuw door de katholieke kerk werd ontwikkeld als antwoord op de verandering van de maatschappij, rept ook over subsidiariteit.

Terwijl Scherpenzeel — dan kom ik ook richting het onderwerp — en Schoenmaeckers afstand wilden nemen van het Haagse, sta ik hier om die verbinding te leggen. Omdat ik het recht om het zelf te doen van groot belang acht en omdat ik volksvertegenwoordiger ben voor alle Nederlanders en hun gasten, sta ik hier als Limburgs en als Nederlands Kamerlid om onze nationale trots, de KLM, te ondersteunen in het behoud van haar recht om het zelf te doen. KLM is van wezenlijk belang voor Schiphol en Schiphol is van wezenlijk belang voor Nederland. Dat is de reden waarom het parlement hierover vandaag moet spreken. Ik ben blij dat we hier staan en ik ben dankbaar dat de staatssecretaris de moeite heeft genomen om de vragen nog voor dit debat te beantwoorden.

Op 2 februari, volgende week maandag, beslist de holding Air France-KLM over de financiële situatie van de holding en de verdeling van gelden tussen Air France en KLM. Met het geld uit de kas van KLM zou Air France graag een betere positie op de geldmarkt willen verwerven en een aantal vliegtuigen willen kopen. Gisteravond kwam er een persbericht uit over het overleg tussen de holding en de raad van commissarissen van KLM over het beheer van de liquide middelen. Hoewel het persbericht in eerste instantie geruststellend leek, stelde het eigenlijk niet gerust. Nog steeds kan overtollig kasgeld immers via de holding worden overgeheveld naar Air France. Dat vindt het CDA niet goed en we verzetten ons hiertegen. We vragen aan het kabinet om dit ook te doen, want het personeel maakt zich ongerust; niet alleen de piloten maar ook het cabine- en grondpersoneel. Dat is niet ten onrechte, want het kan niet zo zijn dat het geld dadelijk misschien wel op de rekening van de Rabobank in Amstelveen mag staan, maar dat de pinpas bij De Juniac in Parijs ligt.

Dit kabinet heeft een aantal gereedschappen in handen om in actie te komen, om iets te doen. Allereerst zijn dat de aandelen en SAK I en SAK II. Ten tweede zijn het de landingsrechten, die om niet ter beschikking worden gesteld aan KLM. Als dat geen pressiemiddel is, weet ik het ook niet meer. Ten derde is dat de status van ons kabinet. Ik kijk even naar de staatssecretaris: u bent het kabinet van Nederland. De premier, de vicepremier of de staatssecretaris zelf kan ook wat zeggen. Ik wil de staatssecretaris via dit debat — daarom houden we het eigenlijk ook — een vierde stuk gereedschap meegeven in haar strijd. Dat is een uitspraak van dit parlement, namelijk dat wij ons sterk maken voor de zelfstandigheid van KLM en dat zij altijd over haar eigen kas mag blijven gaan.

Daarnaast wil ik de staatssecretaris vragen of zij bereid is om samen met KLM, met de administratiekantoren I en II, met Air France-KLM en met de Franse regering — na overleg daarmee — met een plan te komen, zodat dit de laatste keer is dat we in dit parlement een dergelijk debat over KLM

moeten houden. Als dat nodig is, zal ik daartoe in tweede instantie moties indienen.

(Geroffel op de bankjes)

De **voorzitter**:
Dank u wel, mijnheer Van Helvert. Hartelijk gefeliciteerd met uw maidenspeech. Ik schors de vergadering kort, zodat uw collega's u kunnen feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Voorzitter. Allereerst feliciteer ik collega Van Helvert met zijn maidenspeech; complimenten. Ik zie uit naar alle debatten die nog gaan komen met hem.

We spreken in dit debat over de KLM. Vandaag kopte De Telegraaf opgelucht met het nieuwsbericht "KLM houdt beheer over eigen kas" en maakte daarmee een einde aan de eerdere onrust over de plundering van KLM. Het kabinet sprak van "plannen voor structurele verbetering van de financiële resultaten". Dat betekent echter niet dat alle vragen zijn beantwoord en dat het probleem ook echt is opgelost. Dit is pas het begin, zo sprak de ondernemingsraad. Ook D66 deelt die opvatting. Hoe voorkomen we dat we hier over een paar maanden weer staan?

Ik heb heel wat vragen voor de staatssecretaris. Allereerst, met betrekking tot wat er gisteren is afgesproken, wat is er nou precies van tafel en wat ligt er nog op tafel? Zijn de plannen die van tafel zijn, nu ook definitief van tafel? En welke voorwaarden zijn daarbij gesteld?

Wat is de positie van KLM binnen Air France? Wat zijn de juridische mogelijkheden van Air France om over middelen van KLM te beschikken? Welke invloed hebben aandeelhouders daarbij en kan de staatssecretaris een onderscheid maken tussen stem- en economische rechten? Wat zouden de gevolgen zijn van het steeds verder verplaatsen van taken van Amstelveen naar Parijs? Wat betekent dat bovendien voor de concurrentiepositie van Schiphol?

Essentieel om te weten is welke afspraken er in 2004 bij de fusie gemaakt zijn. Zijn er op het punt van het financieel beheer afspraken gemaakt? De staatssecretaris schrijft in haar brief van 20 januari dat een aantal afspraken uit de fusieovereenkomst blijven staan. Maar u begrijpt, mij interesseert vooral welke afspraken er verdwijnen dan wel aangepast worden. Kan de staatssecretaris daarover in dit debat duidelijkheid geven?

Tot slot. Wat kan het kabinet eigenlijk doen? Ik vraag dan zowel naar de rol van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu als naar de rol van de minister van Financiën. Wij hebben immers voor 5,92% aandeelhouderschap in KLM. Hoe kan het kabinet de autonomie van KLM, waar het zelf zo'n belang aan hecht, waarborgen? Wat mag wel en wat mag absoluut niet naar Parijs worden verschoven? En hoe gaat het kabinet die autonomie en die zelfstandige positie bewaken?

Kortom, dat zijn heel wat vragen. Ik zie dan ook erg uit naar de antwoorden van de staatssecretaris.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ook ik feliciteer collega Van Helvert met zijn maidenspeech; goed gedaan. Ik kijk uit naar de komende jaren waarin we samen zullen optrekken en samen de regering gaan controleren.

De situatie rondom KLM is ernstig. Ik heb al op 5 oktober 2012 Kamervragen gesteld over de concurrentiepositie van KLM. Toen zei de staatssecretaris min of meer dat er niets aan de hand was. Inmiddels weten we dat de feiten veel ernstiger zijn. Het is echt een groot probleem. Miljarden zijn weggevlogen, het eigen vermogen van KLM is nagenoeg verdampt. Het eigen vermogen van Air France-KLM is nu negatief. Ik ben dus ook even het verloop van het eigen vermogen nagegaan. Ik heb die gegevens op een rijtje gezet; daaruit blijkt hoe ernstig de situatie is. Dat geeft een ander beeld dan wat blijkt uit de cijfers in de Kamerbrief van de staatssecretaris; daarin zijn namelijk niet de laatste gegevens opgenomen.

De **voorzitter**:
Ik zal ervoor zorgen dat deze cijfers verspreid worden in de zaal.

Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer **Bashir** (SP):
Ook zou ik deze gegevens graag bevestigd zien, en vraag ik de staatssecretaris om ze uit te splitsen naar de verschillende bedrijven, dus Air France en KLM, zodat we het precieze verloop kunnen zien. Als het verloop zo doorgaat als uit de zojuist door mij overhandigde tabellen blijkt, zal het niet lang meer duren voordat wij hierover opnieuw moeten spreken, want de situatie is heel ernstig. De SP-fractie maakt zich dan ook grote zorgen over die situatie. Wat ons betreft zet het kabinet alles op alles om de KLM ook in de toekomst te behouden als een sterke speler in de luchtvaartsector. De SP-fractie is daarom benieuwd welke maatregelen het kabinet neemt om te bewerkstelligen dat KLM haar zelfstandige positie binnen Air France-KLM kan behouden. Daarnaast vragen wij ons af of de holding Air France-KLM eigenhandig kan beslissen over het overhevelen van het financiële beheer naar Parijs.

De SP-fractie wil graag weten welke mogelijkheden de KLM heeft om uit de holding te stappen. Is dit mogelijk en welke gevolgen zou dat hebben? Kortom, kan de KLM tijdig het zinkende schip verlaten, mocht dit noodzakelijk zijn om het voortbestaan van de KLM te garanderen?

In het algemeen zien wij dat ook de KLM het zwaar heeft. Soms wordt dit veroorzaakt door oneerlijke concurrentie. Zo is het niet ondenkbaar dat op Lelystad Airport in de toekomst een dubieuze prijsvechter neerdaalt, die daar voor een appel en een ei gebruik kan maken van de infrastructuur die mede betaald is door KLM en die vanaf Lelystad Airport de KLM gaat beconcurreren. Daarnaast zien wij dat ook de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten voordelen

hebben ten opzichte van de KLM. Deze luchtvaatmaatschappijen worden vanuit hun thuisland bevoordeeld met zaken die binnen de Europese Unie niet zijn toegestaan. Dit zorgt voor oneerlijke concurrentie. De SP-fractie is benieuwd welke mogelijkheden het kabinet heeft om deze oneerlijke concurrentie stop te zetten. Kunnen wij van het kabinet maatregelen verwachten die de KLM beschermen, vergelijkbaar met de maatregelen waarmee de Golf-carriers door de Golflanden beschermd worden?

Mijn fractie zou het bijzonder op prijs stellen als de Tweede Kamer structureel wordt geïnformeerd over de laatste stand van zaken rond KLM. Kan de staatssecretaris dit toezeggen?

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, ik stel u een informatieve vraag. U hebt cijfers rondgedeeld. U hebt daar zo veel vragen over gesteld dat ik heb meegedeeld dat die cijfers ter inzage zullen worden gelegd bij het CIP. Kunt u ook zeggen waar die cijfers vandaan komen?

De heer **Bashir** (SP):
Die cijfers komen uit het jaarverslag van de Air France-KLM Groep. De staatssecretaris heeft de cijfers over de activa en de passiva naar de Kamer gestuurd. De door mij verstrekte cijfers betreffen het eigen vermogen. Die ontbreken in ...

De **voorzitter**:
Uw cijfers komen dus uit het jaarverslag van de Air France-KLM Group.

☐

De heer **Elias** (VVD):
Mevrouw de voorzitter. Begin jaren tachtig hield de Tweede Kamer de eerste moderne parlementaire enquête over overheidsbemoeienis met de scheepsbouwer RSV. Als jonge redacteur van Den Haag Vandaag deed ik verslag van die enquête. Het was werkelijk ontluisterend. Uiteindelijk zouden 18.000 banen en 2,5 miljard à 3 miljard gulden aan subsidie verloren gaan. Mijn fractie heeft dan ook beslist geaarzeld over het voeren van dit debat. Die aarzeling hadden wij niet omdat wij bij de VVD de blauwe trots niet zouden kennen, of omdat wij ons geen zorgen maken over de werkgelegenheid bij KLM, of omdat wij het belang van KLM voor Schiphol en de bijbehorende economische groei en het vestigingsklimaat zouden miskennen. Wij aarzelden over het voeren van dit debat omdat overheid en ondernemen nu eenmaal niet goed samengaan. De overheid hoort niet op de stoel van de ondernemer plaats te nemen.

Ik heb in dit debat toch het woord gevraagd, omdat er ook enkele zaken zijn die wij wel kunnen doen als wij willen opkomen voor een van de grootste werkgevers van het land, de KLM, met 26.000 banen, om nog maar te zwijgen over de 300.000 landgenoten die iedere dag hun brood verdienen in de luchtvaart, waarmee 26 miljard euro per jaar wordt verdiend.

Air France-KLM staat net als veel van de traditionele westerse luchtvaarmaatschappijen voor grote uitdagingen. Het is aan het bedrijf zelf om met oplossingen te komen om er sterker uit te komen. De berichten van de afgelopen week over een mogelijke greep in de kas van de KLM door moederbedrijf Air France, oplopend tot een miljard euro per jaar, baarden ons echter grote zorgen, omdat hiermee onafhankelijke beslissingen van de KLM verleden tijd lijken te worden. De VVD-fractie is blij dat het kabinet heeft uitgesproken het ook van belang te vinden dat de KLM zelf zeggenschap houdt over de reserves. Ik heb daarover een aantal vragen. De vragen van voorgaande sprekers zal ik niet herhalen; bij die vragen sluit ik mij kortheidshalve aan.

Naar aanleiding van gisterenavond vraag ik de staatssecretaris hoe het nu precies zit. Die vraag wordt mede ingegeven door de scepsis bij de werknemers. Heeft de staatssecretaris nadere informatie? Zijn er garanties voor de autonomie van de KLM? En als die er niet zijn, kunnen wij er dan op korte termijn meer over vernemen, desnoods schriftelijk? Wat hebben het kabinet en de minister van Financiën als aandeelhouder van KLM ondernomen sinds de eerste berichten over deze zogeheten greep in de kas? Is de minister geïnformeerd door het bedrijf? Heeft hij zelf informatie ingewonnen? En hoe verhoudt het inperken van de autonomie van de Nederlandse tak zich tot het in mei 2010 gesloten memorandum of understanding tussen de Nederlandse Staat en Air France-KLM? Ik begrijp dat de staatssecretaris afgelopen maandag nog contact heeft gehad met de Franse staatssecretaris. Heeft zij daarbij aandacht gevraagd voor de problematiek?

Verder hanteert Frankrijk, als ik goed ben geïnformeerd, een zogenaamde taxe de solidarité op vliegtickets, ooit door president Chirac ingevoerd. Die kan oplopen tot €45 per ticket. Zoals staatssecretaris Wiebes van Financiën vorige week duidelijkheid wilde over de accijnzen in België en Luxemburg, zo vraagt de VVD-fractie de staatssecretaris van luchtvaart om bij haar collega in Frankrijk, Vidalies, nadrukkelijk te informeren naar plannen om de grondslag van deze belasting te wijzigen en die dus niet meer binnen te halen via Franse luchthavens maar op een andere manier, zoals het gerucht gaat. Dat zou Air France en indirect ook KLM immers meer financiële lucht kunnen geven.

Ook wij als Tweede Kamer kunnen echter het een en ander doen. Dat wil ik nadrukkelijk naar voren brengen. Er gaat namelijk geen luchtvaartdebat voorbij zonder dat er vanuit deze bankjes voor de luchtvaart en KLM peperdure voorstellen worden gedaan. Of het nu gaat om de vliegbelasting die het CDA in 2008 invoerde en die pas na grote maatschappelijke weerstand een jaar later werd stopgezet toen er volgens KLM 900.000 passagiers waren afgehaakt, of om de goudgerande vergoeding voor vertraagde koffers waar D66 onlangs mee kwam aanzetten, of om het aanscherpen van de geluidsnormen voor Schiphol waar GroenLinks iedere keer voor kiest, het helpt KLM allemaal niet. Het is toch een buitengewoon raar en zorgelijk signaal dat iets zo voor de hand liggends als het vaker inzetten van vier banen tegelijk op Schiphol zo veel weerstand oproept? Slechts twintig extra starts of landingen per week schijnen er nu aan te komen, maar alleen als tegelijkertijd het maximumaantal vluchten tot 2020 wat wordt verlaagd. Daarover moeten we het ook hebben hier in de Kamer: over de vraag hoe we de luchtvaart blijven helpen en op die manier de economische topfunctie van Schiphol en KLM handhaven. En niet over krokodillentranen en het blauwezwanengevoel. Natuurlijk hebben we dat ook, maar laten we er concreet voor zorgen dat de luchtvaart kan groeien en dat Schiphol ruimte krijgt. Dat is ook een manier om KLM te helpen.

De heer **Graus** (PVV):
Er is één man die mij had kunnen helpen om op Schiphol 600.000 vliegbewegingen toegelaten te krijgen, ten behoeve van onze blauwe zwanen. Die blijf ik wel zo noemen en ik ben daar trots op; ik blijf ze onze blauwe zwanen noemen. Dat is de heer Elias van de VVD geweest, samen met zijn fractie. Ik begrijp nu dat de heer Elias, als ik mijn motie over uitbreiding van Schiphol opnieuw ga indienen, die motie zal steunen. Die garantie wil ik dan nu hebben, want de heer Elias vertelt op VVD-bijeenkomsten in Haarlem en in de kranten andere dingen dan hij hier altijd tot uitdrukking brengt. Dat vind ik niet fair en niet eerlijk, en het is ook niet juist naar de kiezers toe. Ik wil het dus nu graag weten. Als ik die motie opnieuw ga indienen — dat ga ik niet vandaag doen maar bij een AO Luchtvaart — steunt de heer Elias dan mijn voorstel om Schiphol en daarmee ook KLM, als Siamese tweeling, te laten groeien naar 600.000 vliegbewegingen?

De heer **Elias** (VVD):
Het verwijt dat ik op spreekbeurten andere dingen zeg dan hier in de Kamer, maakt u niet waar, dus daar kan ik niet op ingaan. U geeft daar geen voorbeelden bij. Het andere punt kan ik u rustig vertellen. Ik heb meermalen gezegd dat ik voorstander ben van het groeien van Schiphol, maar anders dan uw fractie kijken wij naar de realistische mogelijkheden en naar Kamermeerderheden. Er is geen Kamermeerderheid in Nederland te vinden die vindt dat Schiphol kan groeien.

De heer **Graus** (PVV):
Jawel.

De heer **Elias** (VVD):
Nee, ook niet met uw fractie. U hebt, wat is het, ... Ik weet niet hoeveel mensen er zijn weggelopen inmiddels, maar waar zit u op? Elf of twaalf zetels?

De **voorzitter**:
Mijnheer Elias, ...

De heer **Elias** (VVD):
Sorry, ik zal via de voorzitter spreken.

De PVV heeft 11 of 12 zetels. Wij hebben er 41. Dat is samen geen 76, mijnheer Graus. Wat ik dus iedere keer op nieuw heb bepleit, is dat Schiphol alleen kan groeien in de bestaande maatschappelijk-politieke context als Lelystad er komt. Dat is een realistisch politiek uitgangspunt. U zou er KLM en Schiphol enorm mee helpen als u datzelfde realisme aan de dag zou leggen in plaats van sprookjes te vertellen.

De heer **Graus** (PVV):
Mevrouw de voorzitter, wat er nu gebeurt neem ik heel hoog op, want hier wordt echt keihard gelogen! Ik zal nu ook met voorbeelden komen. U bent altijd voor de Alderstafel geweest, en u zegt tegen De Telegraaf en Het Financieele Dagblad: die Alderstafel is niks, het is een polder en een 80 pompenmodel! Terwijl u dat niet hier hebt gezegd. Hetzelfde geldt voor de uitbreiding van Schiphol. Ik heb gevraagd om Schiphol uit te breiden tot 600.000 bewegingen, en u zegt hier tegen mij dat ik sprookjes vertel. Schiphol zelf zegt dat hij tot 600.000 bewegingen kan groeien. U bent dus degene die hier sprookjes verkoopt!

Wat betreft de PVV'ers: er zijn er wel weggegaan, maar er komen er tientallen voor terug, meer dan u lief is. Houdt u daar rekening mee. Het zal er dan ook een stuk beter uitzien voor Schiphol en KLM, want wij komen onze beloftes wel na en u niet.

De heer **Elias** (VVD):
De heer Graus kan heel veel lawaai maken en heen en weer springen bij die microfoon, maar daarmee wordt zijn argumentatie er niet sterker op. Ik heb in het vorige debat in de Kamer nadrukkelijk naar voren gebracht dat wij grote moeite hebben met de democratische legitimiteit van de Alderstafel. Dat is een poldergedoe waar van alles en nog wat uitkomt, maar waar nauwelijks een democratische rechtvaardiging voor te vinden valt. Ik heb daar grote kritiek op. Ik vind dat dit bij de Omgevingsraad, de opvolger, anders moet. Ik blijf echter realistisch. Ik kijk om me heen en ik zie dat daar met heel veel moeite een compromis is gebrouwen en dat dit de enige manier is voor Schiphol om in de toekomst te groeien. Dat heet, geloof ik, vuile handen maken, politieke keuzes maken of realiteit nastreven, maar dat is waar ik voor sta. Dat helpt KLM uiteindelijk veel meer dan allerlei geschreeuw. Als we het daar nu over eens zijn, kunnen we Schiphol en KLM helpen.

De heer **Bashir** (SP):
Er worden hier veel politieke vliegen afgevangen en misschien moeten we teruggaan naar het onderwerp, namelijk dat KLM in die problemen is gekomen omdat Air France een greep in de kas wilde doen. De heer Elias zegt dat de politiek niet op de stoel van de ondernemer moet gaan zitten, maar ziet hij ook dat er een probleem is met Air France, namelijk dat zij het niet zo goed doet en dat KLM wellicht wordt meegesleurd? Ziet hij dat ook?

De heer **Elias** (VVD):
Ja, natuurlijk ziet de VVD-fractie dat probleem en natuurlijk maakt zij zich daar ook grote zorgen over. Wij houden alleen niet een mooier verhaal dan op grond van de feiten mogelijk en gerechtvaardigd is. Om die reden heb ik afgelopen maandag op de openbare bijeenkomst gezegd dat voor zover Franse politici een verkeerde invloed zouden hebben op Air France — zij hebben een andere politiek-bestuurlijke cultuur dan in Nederland — en KLM daar als zelfstandige partij in Nederland last van zou hebben, ik Nederlandse politici en deze staatssecretaris oproep om daar bij Franse politici tegendruk tegen te geven. Dat is wat wij kunnen doen en niet heel veel meer. Daar moeten wij ook eerlijk over zijn. Collega Van Helvert stelt in zijn maidenspeech voor om maar weer eens een plan te maken. Maar waartoe? De verhoudingen zijn glashelder. Wij gaan ook niet op de stoel van de onderneming V&D zitten. Dat moeten wij niet doen. Uiteraard zie ik het probleem en zie ik de samenhang met Schiphol en de spilfunctie van Schiphol. Ik heb er niet voor niets voor gepleit om Schiphol de ruimte te geven en niet iedere keer opnieuw met een loep te kijken of we niet nog eens een extra hinderprobleem kunnen verzinnen,

waardoor het voor Schiphol weer moeilijker wordt om uit te breiden. Natuurlijk zien wij het probleem, maar het is ook onjuist om de mensen een rad voor ogen te draaien en te zeggen dat wij het wel eventjes gaan regelen. Wij gaan geen staatssteun geven.

De heer **Bashir** (SP):
Staatssteun is ook niet aan de orde, want het gaat goed met KLM. Wanneer de heer Elias hier erkent dat er een probleem is omdat KLM meegesleurd zou kunnen worden met KLM-Air France hebben wij wel degelijk een verantwoordelijkheid. Het gaat hier om heel veel werkgelegenheid. Het gaat ook om een hubfunctie van Schiphol en om miljarden investeringen die wij in Schiphol en andere luchthavens hebben gedaan. Hier is dus wel degelijk een rol voor de politiek weggelegd. Dan moeten we niet kijken naar wat wel en niet kan, maar naar wat we moeten doen om ervoor te zorgen dat de werkgelegenheid behouden blijft. Is de heer Elias dat met mij eens? Zo ja, dan kunnen we wellicht zaken doen in de richting van het kabinet om ervoor te zorgen dat KLM gered wordt.

De heer **Elias** (VVD):
Maar natuurlijk ben ik dat met u eens en daarom sta ik hier ook. Daarom heb ik ook die vragen gesteld. Wat heeft het Nederlandse kabinet, de Nederlandse minister van Financiën als, zij het kleine, aandeelhouder gedaan op dit front? Hoe kunnen we maximale invloed aanwenden, uiteraard met behoud van de bestaande verantwoordelijkheden, om ervoor te zorgen dat KLM de zelfstandige positie behoudt en al die beweerdelijke roofactiviteiten niet zouden kunnen plaatsvinden? Dat zijn legitieme vragen. We moeten het echter niet mooier maken dan het is. Wij kunnen niet meebesturen bij KLM zelf. Dat moeten we eerlijk zeggen en ook eerlijk en duidelijk onder ogen zien.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik kon de heer Elias een heel stuk volgen, maar toen hij een vergelijking maakte met de moeilijke situatie bij V&D, dacht ik: heeft de VVD wel helemaal in de gaten waar het over gaat? Ziet de VVD niet dat er wel degelijk een verschil is met de situatie bij V&D, aangezien de Staat een direct belang heeft bij KLM en Nederland misschien een nog wel groter indirect belang, namelijk het belang van Schiphol voor de welvaart in Nederland?

De heer **Elias** (VVD):
Uiteraard. Ik heb minister Kamp toch ook niet opgeroepen om met Franse of Spaanse politici te spreken over de situatie bij V&D? Nederlandse politici kunnen wellicht via Franse politici vragen stellen, druk uitoefenen en signalen afgeven, ook vanuit dit parlement, die ertoe leiden dat in Parijs niet die dingen gebeuren die wij schadelijk, slecht en verkeerd voor KLM vinden. Natuurlijk onderschrijf ik dat belang. Ik probeer echter wel namens de VVD het hele verhaal te vertellen en dat is dat we moeten erkennen dat politici niet op de stoel van de ondernemer moeten proberen te gaan zitten. Ik zal dat regelmatig herhalen, omdat we geen valse verwachtingen mogen wekken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat laatste ben ik met de heer Elias eens. De heer Elias maakte echter zelf die opmerking over de V&D en ik vind dat die niet helemaal op haar plaats was. Hij merkte verder terecht op dat we in Frankrijk politieke druk moeten zetten, omdat het politieke klimaat en de politieke sfeer daar anders zijn dan hier. Is de VVD het met mij eens dat het juist daarom goed is dat kabinet en parlement een duidelijk geluid laten horen over de situatie van de KLM, omdat dat in Frankrijk meer invloed heeft dan in Nederland?

De heer **Elias** (VVD):
Zeker. We moeten daarbij echter wel de bestaande verantwoordelijkheidsverdelingen en bevoegdheidsverdelingen erkennen. Daarover moet volstrekte helderheid bestaan. Luid en duidelijk onze zorgen uitspreken en voor zover nodig in Parijs politieke druk zetten, zijn juist de dingen waartoe ik afgelopen maandag heb opgeroepen. Dat ben ik dus met u eens.

☐

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Voorzitter. Ik heb twee minuten spreektijd. Dat is natuurlijk niet veel en daarom begin ik maar meteen.

KLM is onze nationale trots. De huidige situatie bij KLM doet daarom pijn. Air France is naar de mening van mijn fractie nooit de juiste fusiepartner voor KLM geweest. Dat was al het geval in het fusiejaar 2004 en dat is nu nog steeds zo. De verschillen in organisatiecultuur tussen KLM en Air France zijn te groot. Dat geldt ook voor de financieel-economische cultuurverschillen tussen Nederland en Frankrijk.

Vorig jaar staakten de Franse piloten van Air France-KLM, omdat zij hun zeer riante arbeidsvoorwaarden in gevaar zagen komen. De schade was enorm. De maatschappij verloor 20 miljoen euro per stakingsdag. Maar de fusie tussen Air France en KLM is nu eenmaal een feit.

Het voortbestaan van KLM kan op het spel komen te staan. De kans is aanwezig dat KLM in de toekomst financieel wordt leeggezogen door Air France. De Nederlandse Staat heeft als aandeelhouder een belang van bijna 6% in KLM. Gaat de staatssecretaris aandringen op ingrijpen bij de verlieslijdende tak van de holding, te weten Air France? Ik vraag dat, omdat dat de kern van het probleem is. De Fransen moeten hervormen. Zolang de Nederlandse Staat als aandeelhouder een belang heeft, moet hij zijn invloed aanwenden.

De top van Air France-KLM heeft inmiddels aangegeven dat er niet geschoven zal worden met kasgelden, maar niet iedereen is daar gerust op. Graag horen wij van de staatssecretaris wat de stand van zaken is.

☐

De heer **Leenders** (PvdA):
Voorzitter. Ik wil toch even beginnen met de felicitaties namens mijn partij voor de heer Van Helvert. Ik dacht werkelijk dat hij zich wilde afscheiden met Limburg, want je weet het maar nooit met die Limburgers. Dat zou toch jammer zijn geweest, want ik heb hem leren kennen als een

hard werkend en ambitieus Kamerlid. Het zou dus voor het CDA erg jammer zijn geweest.

Volgende week wordt door de directie van Air France-KLM een besluit genomen over de overheveling van het financieel beheer van KLM naar Parijs. Daarmee zou de zelfstandige positie van KLM binnen de holding Air France-KLM verloren gaan. Gelukkig bereikte ons gisteren het geruststellende bericht dat de overheveling van het financieel beheer van de baan zou zijn. Het is ons echter onduidelijk wat er precies is afgesproken en hoe hard die afspraken zijn. Verschillende collega's hebben daarover al iets gevraagd; ik sluit me graag bij die vragen aan en ben benieuwd naar het antwoord. KLM is van groot belang voor de positie van Schiphol als doorvoerluchthaven, voor de Nederlandse economie en voor onze werkgelegenheid. De Partij van de Arbeid vindt daarom dat het financiële beheer van KLM in Nederland en bij KLM moet blijven. Een zelfstandige positie van KLM is beter voor de positie van Schiphol, de Nederlandse economie en de werkgelegenheid, evenals voor de Nederlandse werknemers van KLM.

Wat zijn de mogelijkheden om als overheid de besluitvorming over KLM te beïnvloeden? Ook die vraag is al meer gesteld. In de eerste plaats is er natuurlijk het belang van 5,92% dat de Staat heeft in KLM. Dat is een beperkt belang, maar er zijn in het verleden bij de fusie van KLM met Air France afspraken gemaakt over de onafhankelijkheid van KLM. Die afspraken zijn omgezet in een memorandum of understanding, maar heldere afspraken over het financiële beheer zijn, voor zover wij hebben begrepen, niet gemaakt. Mijn fractie vraagt de staatssecretaris om nog eens in te gaan op reikwijdte en hardheid van deze afspraken.

Ook zijn er de twee stichtingen, de administratiestichtingen, die KLM formeel verankeren als Nederlandse maatschappij. Wij hebben begrepen dat deze stichtingen onafhankelijk zijn en slechts invloed hebben op een veiligstellen van de landingsrechten van KLM op Schiphol. Zou de staatssecretaris nog eens duidelijk uiteen willen zetten hoever de positie en invloed van deze stichtingen gaan?

Het lijkt erop dat de Nederlandse overheid formeel weinig invloed heeft op Air France-KLM, maar dat betekent niet dat wij geen invloed kunnen uitoefenen. Het betekent niet dat wij niet een heel helder politiek signaal kunnen geven vanuit de regering en vanuit de Kamer. In het belang van de Nederlandse economie en de werkgelegenheid is de Partij van de Arbeid van mening dat de Nederlandse regering zich helder en krachtig moet uitspreken tegen een Franse overname van het financiële beheer en daarmee het verlies van de zelfstandigheid van KLM. Zij mag zich daarbij gesteund weten door de Partij van de Arbeid.

De **voorzitter**:
Ik geef als laatste spreker in deze eerste termijn van de zijde van de Kamer het woord aan mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

☐

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Schiphol is van belang voor de economie en voor de werkgelegenheid, en de positie van Schiphol is sterk afhankelijk van de positie van KLM in de internationale luchtvaartmarkt. Ondanks de crisis weet KLM zich goed staande te houden. De afgelopen vier jaar was er, behoudens een kleine min van 44 miljoen in 2012, een positief resultaat. Sinds 2011 echter schrijft Air France-KLM dieprode cijfers, in 2013 zelfs bijna 2 miljard euro. Het probleem ligt dus vooral bij Air France. Dit is niet lang vol te houden. Het is eigenlijk verbazend dat er niet al veel eerder is ingegrepen bij de Franse tak van Air France-KLM. Uiteindelijk dient dit ook een Nederlands belang.

De afgelopen maanden had Air France een conflict met zijn piloten. Er is met veel moeite een akkoord gekomen over uitbreiding van prijsvechter Transavia, maar kennelijk is Air France hiermee nog niet uit de problemen, want vorige week kwam het bericht over het schrappen van 800 banen. Ook wordt al weken gesproken over het geld afromen bij KLM. De ChristenUnie vindt het zeer verontrustend dat de holding Air France-KLM überhaupt met dit afroomvoorstel is gekomen. Het zou gaan om maar liefst 1 miljard euro. Het eind van het liedje zou dus weleens kunnen zijn dat de holding wordt gered, maar dat de positie van KLM binnen de holding geleidelijk verwatert, omdat de maatschappij niet voldoende meer kan investeren.

De ChristenUnie is blij dat de staatssecretaris volmondig zegt dat de positie van KLM van belang is voor Schiphol en niet los kan worden gezien van autonoom financieel beheer. Welke middelen heeft de Staat in handen om dat af te dwingen? Ik vrees heel weinig. In de visie van KLM zijn er in 2003 afspraken gemaakt om de Nederlandse belangen te borgen. In 2010 is een deel van deze afspraken verlengd in het memorandum of understanding. De kern van het debat van vanavond is de vraag wat deze afspraken waard zijn. Zijn de afspraken voldoende om ook in de toekomst de positie van KLM en daarmee van Schiphol te behouden? Zo had de Nederlandse Staat tot zes jaar na de fusie het optierecht om de meerderheid van de KLM-aandelen te verwerven indien dat om luchtvaartpolitieke redenen noodzakelijk werd geacht. Dit optierecht is niet verlengd. Wel staat nog steeds de afspraak dat KLM gevestigd is in Nederland en hier de thuisbasis heeft en dat Air France-KLM opereert met een multihubsysteem in Europa met als hoekstenen Parijs Charles de Gaulle en Schiphol. Maar je hebt grote en kleine hubs. Hoe hard is de afspraak over de netwerkkwaliteit van Schiphol? Eigenlijk boterzacht. Het is alleen een strategisch commitment, zo staat in de Kamerbrief uit 2010. De concrete afspraken over het aantal bestemmingen zijn vervallen.

Ik kan niets terugvinden over de afspraken bij de fusie of in 2010 over financieel beheer. Zijn hierover wel afspraken gemaakt? De raad van commissarissen kan wel aan de Franse holding laten weten dat er geen kasgeld afgeroomd zou worden, maar wat is zo'n boodschap waard? Het meerderheidsbelang van de Nederlandse Staat betreft immers alleen het beheer van de landingsrechten. De holding heeft economisch gezien een meerderheidsbelang.

Ik rond af. Het is mooi dat het voorstel voor het kasbeheer van de agenda van de bestuursvergadering van de holding aanstaande maandag is afgevoerd. Wat is deze toezegging waard? Kan hetzelfde voorstel niet over een paar weken alsnog worden doorgedrukt, zonder dat KLM en de Nederlandse Staat dit kunnen tegenhouden? De ChristenUnie wil graag een duidelijk antwoord van de staatssecretaris, want de economische impact van dergelijke ingrepen voor Nederland kan op de langere termijn groot zijn. Wij hechten

enorm aan onze economie en werkgelegenheid. Ik zie uit naar de beantwoording van al onze vragen.

De vergadering wordt van 18.03 uur tot 18.15 uur geschorst.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Allereerst wil ik zeggen dat ik een blauw hart zie. Dat zie ik in Limburg. Ik feliciteer de heer Van Helvert met zijn maidenspeech. Ik zeg altijd: wij hebben 150 bazen en u bent nu mijn 150ste baas geworden. Stiekem feliciteer ik ook de heer Leenders met zijn verjaardag, want ik weet dat hij jarig is vandaag. Wij zitten hier allemaal met een blauw hart. Ook ik heb een blauw hart. Ik heb die letterlijke tekst gebruikt naar mijn Franse collega en naar alle mensen die ik heb gesproken over KLM.

Ik begin met de kasgelden, de reden waarom wij hier staan. Dan licht ik toe wat ik doe en wat het bredere kader is. In verschillende media hebben de leden kunnen lezen dat Air France-KLM gisteren bekend heeft gemaakt dat er een constructief overleg is geweest met de board van Air France-KLM en de raad van commissarissen. Het bedrijf heeft bekend gemaakt dat er geen plannen zijn om het overtollig kasgeld van KLM naar de holding over te dragen en dat KLM zeggenschap behoudt over haar eigen kas.

Mij is gevraagd wat er op 2 februari 2015 geagendeerd gaat worden en of er andere details zijn. Ik heb persoonlijk contact gehad met de heer Elbers. Hij heeft gezegd dat hij daarover geen openheid kan geven, simpelweg omdat het een vertrouwelijke vergadering is, omdat KLM een beursgenoteerde private organisatie is en omdat zaken die besproken worden over financiën gezien die positie de openheid op dit moment niet kunnen verdragen. Ik denk dat zulks terecht is, want die positie mag niet in gevaar gebracht worden. Het is dus niet dat ik de Kamer niet wil informeren, maar de CEO van KLM heeft dit nadrukkelijk aangegeven en ik vind dat een zeer juiste insteek van de heer Elbers.

Ik zie het bericht van gisteren als een positief signaal dat de besluitvorming binnen Air France-KLM de goede kant op gaat. Zoals ik heb aangegeven, vind ik het heel belangrijk dat de zelfstandige positie van KLM en Air France niet los kan worden gezien van de autonome positie van KLM op het gebied van financieel beheer. KLM zal als zelfstandige luchtvaartmaatschappij moeten blijven investeren in bijvoorbeeld vlootfinanciering en zal verantwoordelijk moeten blijven voor haar eigen kasstromen, bankrelaties, het beheer van de financiële kaspositie en de uitvoering van haar eigen hedging.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris zegt dat overtollige kasgelden niet zullen worden afgeroomd. Dat stond ook heel duidelijk in dat persbericht. Voor de zekerheid vraag ik de staatssecretaris toch hoe ze dat bedoelen. Je zou er misschien iets achter gaan zoeken; daarom stel ik deze vervolgvraag. Ze zeggen dat overtollig kasgeld niet wordt afgeroomd. Dan kan het dus zijn dat het normale kasgeld wel wordt afgeroomd. Gebeurt dat niet? En als het kasgeld niet wordt afgeroomd, hoort daar dan ook bij dat er niet opeens regeltjes bedacht worden waardoor KLM elk jaar een bepaald vast bedrag moet gaan betalen? Met andere woorden, zit er geen regeltje achter het heel trotse bericht van de holding dat er geen overtollig kasgeld wordt afgeroomd?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik ben niet de board van KLM en kan u hier dus geen antwoord op geven. Ik heb u gezegd dat ik contact heb gehad met de heer Elbers. Wat voor aankomende maandag op de agenda staat over dit onderwerp, zal dan besproken worden door de mensen die daarbij betrokken zijn en die daarover gaan. Ik zeg dat niet uit onwil, maar omdat ik ook vind dat die vergadering in die zin daadwerkelijk beschermd moet worden dat er geen informatie uit komt die niet naar buiten mag komen, gezien de positie van beursgenoteerde private organisatie. Bovendien is het aan de partners die in die vergadering aanwezig zijn om hierover een besluit te nemen. Voordat u ongeduldig wordt: ik kom zo dadelijk te spreken over mijn rol en over de manier waarop ik kijk naar wat wel en niet besloten wordt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Daar kijk ik zeer zeker naar uit. Als ik het goed begrijp kunnen wij, doordat KLM geen openheid kan geven — waarvoor ik deels wel begrip heb — niet garanderen dat er niet alsnog een bepaald deel van het kasgeld weggaat. Dat vind ik toch verontrustend. In hoeverre vindt de staatssecretaris het zelf verontrustend dat wij die garantie niet hebben?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Mij wordt vaker gevraagd naar garanties. Ik zeg altijd: garanties zijn niet te geven. Wellicht kunt u een garantie op een koffiezetapparaat krijgen, zodat u een nieuw apparaat krijgt als het kapotgaat, maar in deze situatie zijn garanties niet te geven. Ik heb eerder met de voorzitter van de raad van commissarissen gesproken en ik heb vandaag zijn interview in de krant gelezen. Ik denk dat hij duidelijke bewoordingen gebruikt. Hij is precies een functionaris in de organisatie die daarover wel iets kan zeggen en die daadwerkelijk aan tafel zit. Die uitspraken zijn voor u en mij garanties dat die mensen op de plek waar zij beslissen, ook daadwerkelijk die besluiten nemen en die uitspraken doen. Ook de voorzitter van de raad van commissarissen heeft zeer nadrukkelijk aangegeven hoe hij over de kasgelden denkt.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
De staatssecretaris in ingegaan op de rol die zij voor haarzelf als staatssecretaris en voor het kabinet ziet, maar ik vraag mij wel af hoe ik het antwoord moet duiden. Een van de punten die ik in mijn inbreng heb aangedragen, is of wij hier na 2 februari niet weer met elkaar staan te debatteren. Nu debatteer ik graag met de staatssecretaris, maar toch. Enerzijds zegt de staatssecretaris dat zij het bericht van gisteren als een positief signaal ziet en dat zij verwacht dat het zelfstandige financieel beheer behouden blijft. Hoe moet ik dat rijmen met haar andere antwoord, namelijk dat het aan de board is en dat de heer Elbers zelf heeft gezegd dat hij hierover nog niets kan zeggen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ja voorzitter, ik kan die garantie niet geven. Ik kom zo op mijn inzet, maar uiteindelijk is het essentieel dat we de

komende tijd de Nederlandse belangen onder de aandacht blijven brengen, vanuit ieders rol. Wat mij betreft moeten de CEO van KLM, de voorzitter van de raad van commissarissen, de ondernemingsraad die de belangen van de werknemers behartigt en ook ik, namens het kabinet, dit doen.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Mag ik het zo opvatten dat het niet uitgesloten is dat we na 2 februari opnieuw hier staan om te praten over het kasgeld en het financieel beheer bij KLM? Moet ik dat hieruit concluderen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Gisteren is een persbericht uitgegaan van Air France-KLM en KLM. Ook heeft de raad van commissarissen uitspraken gedaan. Die ga ik nu op geen enkele wijze al in twijfel trekken.

De heer **Bashir** (SP):
Ik vind het buitengewoon jammer dat de staatssecretaris een opening biedt voor Air France om een greep te doen in de kas van KLM. Er worden immers geen garanties gegeven. Wellicht gaat het om niet-overbodig kasgeld. Als ik naar het verloop van het eigen vermogen kijk, waarvan ik de overzichten heb laten ronddelen, zie ik dat het vermogen snel verbrandt. Stel dat KLM een miljard euro aan Air France afstaat, dan zullen ze daar niet lang van profiteren, want na een tijdje is het geld weer op. Is de staatssecretaris zich daar bewust van en laat zij dit extra meewegen in de druk op KLM en Air France?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik ben helder geweest. In de brief van 20 januari heb ik beschreven wat er volgens mij zou moeten gebeuren. De cijfers die de heer Bashir heeft rondgedeeld over het eigen vermogen, heeft hij uit de jaarverslagen gehaald. De Kamer heeft ook andere cijfers uit de jaarverslagen gekregen in de brief van 27 januari. De vraag over het eigen vermogen wil ik graag in overleg met de minister van Financiën schriftelijk beantwoorden.

De heer **Bashir** (SP):
Ok, dat is prima. De staatssecretaris van Infrastructuur is echter ook een onderdeel van het kabinet. Het kabinet heeft er belang bij dat de werkgelegenheid behouden blijft. Als er, al dan niet overbodig, kasgeld naar Parijs gaat, zullen ze daar niet lang van profiteren. De bedrijfsvoering laat zien dat Air France dan nog twee of drie maanden het hoofd boven water zal houden. Het is geen structurele oplossing. Dat zou de discussie dus niet moeten zijn. De vraag moet zijn hoe we ervoor zorgen dat KLM en Air France zodanig worden geherstructureerd dat Air France weer net zo goed gaat presteren als KLM. Waarom toont de staatssecretaris die inzet niet?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat is precies waar mijn vervolgbetoog over gaat. Het netwerk van KLM is van essentieel belang voor een goede internationale bereikbaarheid in Nederland. Zonder de hubfunctie van de KLM zou er geen Schiphol zijn in de huidige vorm. Dat is precies ons nationale belang en het belang van de groep Air France-KLM. Net zo goed als wij Schiphol maximaal willen laten groeien, is er een reden geweest waarom Air France en KLM zijn samengegaan. Ik zie de heer Graus opstaan, maar over de groei zullen we het nog hebben, ook in relatie tot de Alderstafel. Air France heeft de hubfunctie op Charles de Gaulle. Het is belangrijk dat Air France-KLM in de breedte geborgd wordt, zodat het bedrijf een antwoord heeft op de uitdagingen die het te wachten staan, zoals de concurrentie van de lowcostbedrijven in Europa en de Gulf carriers voor de internationale hubfunctie. De organisatie moet met een plan komen waarin staat hoe ze de holding, met een tak voor Air France en een tak voor KLM, zodanig gaan vormgeven dat ze klaar zijn voor die wedstrijd. Het wordt immers een wedstrijd. Het level playing field is daar erg belangrijk in. Een van de taken die ik mijzelf wil toe-eigen, is het agenderen van dit onderwerp in Europa: wat is dat level playing field? De heer Bashir gaf al aan dat het level playing field niet helemaal goed zou zijn. Met de Gulf carriers vind ik dat Europa daar een standpunt over moet innemen. Dat is een van de punten die ik met mijn Franse collega Vidalies heb besproken: hoe gaan we dat in Europa vormgeven? Niet alleen Charles de Gaulle, Schiphol en Air France hebben daar belang bij, maar ook Duitsland met Lufthansa en British Airways met Heathrow. Dat is een wedstrijd die nadrukkelijk gespeeld moet worden en daar kan ik een bepalende rol in spelen, samen met mijn collega in Frankrijk.

De heer **Graus** (PVV):
Ik had niet verwacht dat de staatssecretaris vanavond keiharde garanties zou kunnen geven. Ik ga daar mogelijk nog wel om vragen in een motie. Wat echter een probleem is, is dat het misschien nog eens gebeurt. Als de staatssecretaris die garantie niet geeft, dan kan het nog een keer gebeuren, laat dat heel duidelijk zijn; een en een is twee. Wat heeft de staatssecretaris achter de hand? Ik heb gezegd: stel een reddingsplan op of houdt in elk geval een reddingsplan achter de hand. Wat is er allemaal mogelijk om KLM uit die klauwen te redden? We kunnen toch niet toestaan dat ons gezonde bedrijf mee naar beneden wordt getrokken door een verlieslijdend en noodlijdend Air France? Daarop moet toch ingegrepen worden? De staatssecretaris kan onderhandelen — al neemt ze premier Rutte mee — ook met de Franse regering, in de zin van: jongens, zo gaan we dat niet doen, want we hebben elkaar nog verder nodig. Daar gaan ze toch geen ruzie over maken? Daar moet toch over gepraat kunnen worden, op dat niveau?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Er worden twee vragen gesteld. Ik zal op allebei antwoord geven. Het is essentieel dat we de Nederlandse belangen in de komende tijd onder de aandacht blijven brengen en die blijven borgen, ieder vanuit zijn eigen rol. De heer Elias vroeg zeer treffend: wat kan iedereen doen? Ik denk dat het bij de 5,9% aandelen niet gaat om het getal, maar om wat je doet met je positie als aandeelhouder. De aandeelhoudersvergadering beslist mee over de agendapunten, maar wij zitten niet op de stoel van de board van Air France-KLM of op de stoel van de board van KLM. Wel zijn wij partner in het borgen van belangen die nodig zijn. Ik ga er wat van de hak op de tak doorheen, maar ik denk dat dit belangrijk is. Wij borgen het belang van de luchtvaart op een zodanige manier dat Schiphol en de KLM daadwerkelijk kunnen

groeien, dat er een toekomst is, dat er voldoende capaciteit is. Over de capaciteit op Schiphol is al gesproken in het debat. We moeten zorgen voor de capaciteit op Lelystad en Eindhoven, waarmee Schiphol de ruimte krijgt om te groeien. Daarmee krijgt ook KLM ruimte. We moeten zorgen voor een goede bereikbaarheid van Schiphol en regionale luchthavens. Er moet een gebalanceerd luchtvaartbeleid en een gebalanceerde luchtvaartpolitiek zijn. Dat betekent dat we bij het verlenen van landingsrechten goed in beeld brengen wat de voor- en nadelen zijn van het netwerk voor Schiphol. Dan kom ik weer op de Gulf carriers. Ik heb gezegd dat ik het met het oog op Emirates en het open luchtvaartakkoord belangrijk vindt om het economisch evenwicht te monitoren tussen KLM en Emirates. Emirates weet dat ook. Ik heb dat ook gedeeld met de Kamer toen er sprake was van een toename in het vliegverkeer van Emirates. Een gebalanceerde luchtvaartpolitiek is belangrijk voor het scheppen van randvoorwaarden, zoals het bevorderen van een concurrerend kostenniveau op Schiphol. Schiphol heeft de tarieven verlaagd en binnenkort komen de resultaten van een benchmarkonderzoek naar de Kamer. Daaruit blijkt dat Schiphol heel goed scoort wat betreft de hoogte van luchtvaarttarieven en overheidsheffingen. Schiphol is wat dit betreft goedkoper dan andere luchthavens. Ook op dat Europese vlak moet er een level playing field komen. Daarbij is ook te denken aan het ETS-beleid, de regulering van passagiersrechten en de Single European Sky. Dat zijn zaken die ik mij toe-eigen en die allemaal om Air France-KLM heen worden gezet om ervoor te zorgen dat KLM geborgd wordt door Schiphol

De heer **Graus** (PVV):
Met dat hele riedeltje kan bijna niemand het oneens zijn. Ik wil het echter houden bij KLM en Air France. Ik wil niet de Emirates erbij halen. Ik wil dat de staatssecretaris ons laat weten — daarop hebben we als Kamer recht — wat zij gaat doen, al dan niet met premier Rutte, om ervoor te zorgen dat dit niet nog een keer voorkomt. Zij zegt dat ze geen garantie kan geven en dat kan ik ook wel begrijpen, maar dan moet er toch nog een second best plan zijn? Dan moet er toch nog iets anders zijn? We kunnen toch niet afwachten tot KLM straks mee naar beneden wordt gezogen en door Air France een van de grootste particuliere werkgevers hier naar de knoppen wordt geholpen? Het kan toch niet dat al die mensen die een heel emotionele band met dat bedrijf hebben, dat onomstotelijk verbonden is met Schiphol, dat zien gebeuren? Er moet toch iets zijn wat onze regering kan doen in de richting van Frankrijk? Ik spreek de staatssecretaris niet aan als aandeelhouder voor 5,9%, maar als verantwoordelijk bewindspersoon voor KLM.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb afgelopen maandag nog met mijn collega uit Frankrijk gesproken. We bespreken dan natuurlijk hoe we samen naar Air France-KLM kijken. Alle zorgen die de heer Graus geuit heeft, zijn in dat gesprek naar voren gekomen. Dat gesprek is vertrouwelijk. Ik kan er niet uit citeren. Ik vind het echter belangrijk dat die gesprekken plaatsvinden. Het is nou juist zo belangrijk dat Air France en KLM gaan laten zien hoe ze vormgeven aan hun organisatie en hoe ze kijken naar hun eigen toekomst wat betreft concurrentie, groei en borging van het bedrijf en zijn werknemers. De minister van Financiën en ik kunnen daar vanuit de portefeuille luchtvaart en de aandeelhoudersfunctie pal naast gaan staan, om met verve te laten zien dat ook dit kabinet een blauw hart heeft.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Wat de staatssecretaris kan doen, is duidelijk. Daar kun je ook niet tegen zijn. Als je zorgt voor een level playing field, is dat goed. Is de staatssecretaris het met mij eens dat de kern van het probleem bij Air France ligt, dat het hervormd moet worden en dat de organisatiecultuur niet langer aansluit bij KLM?

Staatssecretaris **Mansveld**:
De organisatie Air France moet dealen met haar eigen cultuur en haar eigen geschiedenis, net als KLM. In 2004 zijn de bedrijven samengegaan, simpelweg omdat alleen verdergaan niet tot de mogelijkheden behoorde. Toen gekeken werd wie goede partners konden zijn, was een van de argumenten dat Air France en KLM voor een deel juist vanwege de cultuur heel goed bij elkaar passen. Wat ik zie aan trots in Nederland op KLM, zie ik aan trots in Frankrijk op Air France. Culturele aspecten horen bij landen en organisaties.

De afgelopen tien jaar zijn Air France en KLM voortgegaan. Ze hebben nu een zware tijd. De omgeving is veranderd. Er zijn Gulf carriers gekomen en lowcostairlines in Europa nemen een vlucht. Ik vind dat twee bedrijven die op deze manier de holding hebben gevormd er ook gezamenlijk voor moeten zorgen dat er een plan komt voor een goede concurrentiepositie ten opzichte van andere bedrijven. Ik vind dat KLM daar zelfstandig in geborgd moet zijn om dit te maximaliseren voor Nederland, voor Schiphol en voor de werkgelegenheid.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Verschillende analisten, ook Franse, zeggen dat het probleem bij de organisatiecultuur van Air France ligt, dat weigerachtig is in hervormingen. De Nederland Staat is toch voor 6% aandeelhouder? Is de staatssecretaris bereid om dit bij Air France bespreekbaar te maken? Althans, is zij bereid dit bij haar partner in Frankrijk aan de kaak te stellen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Eindelijk kom ik bij mijn betoog. Ik zal hier ook meteen antwoord op geven. Ik heb in december met mijn collega Vidalies gesproken. Afgelopen maandag heb ik in Luxemburg opnieuw persoonlijk met hem gesproken. De afspraak die wij daar hebben gemaakt, is dat we gezamenlijk gaan praten met de top van Air France-KLM. Ik denk dat het heel goed is dat we op die manier aan tafel zitten: met de CEO van Air France-KLM, de CEO van KLM en met beide bewindspersonen. Dat doen we exact om te kijken hoe je dit gaat doen, en wat overheden kunnen doen en wat niet. De Kamer weet immers dat de vliegmarkt geliberaliseerd is. Wij hebben geen vliegtaks, maar in Frankrijk is die er nog. Een van de vragen van de heer Elias was hoe je omgaat met de mechanismes die je hebt, ieder vanuit een zelfstandige positie. Ik ben niet het kabinet van Frankrijk. Ik sta voor het kabinet van Nederland en wij spreken hier met één mond. Ik vind het echter belangrijk dat we in die setting

gezamenlijk aan tafel gaan om een aantal dingen te agenderen. Dat zal op korte termijn gebeuren.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
En een van die dingen is dan de organisatiecultuur.

De **voorzitter**:
We zouden twee vragen per keer doen. Ik kijk even naar mevrouw Hachchi, want ik vind dit wat ingewikkeld. Normaal gesproken doe ik één rondje. Als iedereen dan geweest is, geef ik de staatssecretaris de gelegenheid om verder te gaan. Ik heb echter het gevoel dat de staatssecretaris nu heel veel onderwerpen de revue laat passeren. Klopt het dat u in uw beantwoording al een heel eind gevorderd bent? Ik zie dat dat het geval is. Daarom sta ik de vraag van mevrouw Hachchi toe.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Ik vroeg net al of wij gerustgesteld kunnen worden, in die zin dat wij hier na 2 februari niet weer staan vanwege de problemen binnen Air France-KLM, specifiek vanwege het financieel beheer. Daarop antwoordde de staatssecretaris: ik kan geen garantie geven. Maar wat ik in dit debat wel helder van de staatssecretaris wil horen, is wat de rol van het kabinet, van de Nederlandse Staat precies is. Ik luister naar de staatssecretaris. Ik snap ook dat zij dingen noemt die zij als staatssecretaris voor luchtvaart allemaal op haar bordje heeft. Maar als zij, wanneer het specifiek gaat over Air France-KLM, niet verder komt dan dat blauwe hart, dan is dat voor mij niet helder genoeg. Ik hoor in het antwoord van de staatssecretaris twee dingen. Aan de ene kant: het is aan Air France-KLM.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Mijn vraag is de volgende. Het is onduidelijk. Of het is aan KLM-Air France en de Nederlandse Staat heeft niets in de melk te brokkelen. Of het is zoals de staatssecretaris zegt, namelijk: wij hebben zorgen geuit en gesprekken gevoerd. Het is een van de twee: of er is een rol te spelen vanuit het kabinet, of niet.

Staatssecretaris **Mansveld**:
De vraag is welke rol dan precies. Het leiden van Air France-KLM is aan de board van Air France-KLM. In de board van Air France-KLM zijn ook Nederlanders vertegenwoordigd. Ik spreek onder anderen met de heer Hartman en de vertegenwoordiger namens de regering, en De Hoop Scheffer. Ik spreek nadrukkelijk met de voorzitter van de raad van commissarissen. Ik spreek met de CEO, de heer Elbers, maar ook met de heer De Juniac. Het is heel belangrijk dat ik steeds laat blijken hoe belangrijk het voor Nederland is dat de hubfunctie van Schiphol blijft bestaan, dat de werkgelegenheid blijft bestaan en dat daar een autonome positie van KLM binnen de holding voor nodig is. Maar over de positie en de holding gaat uiteindelijk de holding zelf.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Moet ik uit dit antwoord begrijpen dat het kabinet niets anders kan doen dan zorgen uiten en gesprekken voeren? Is dat het enige en is het voor de rest maar afwachten hoe het uitpakt? Moet ik het antwoord zo begrijpen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Nee, zo moet mevrouw Hachchi het antwoord niet begrijpen.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met uw betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Er werd gevraagd: kunt u de garantie geven dat er geen greep uit de kas wordt gedaan? Ik span mij vanuit mijn politieke rol maximaal in om ervoor te zorgen dat het financieel beheer van de KLM bij de KLM blijft, maar ik heb geen rol in de besluitvorming zelf. Dat is aan het bedrijf. Ik heb er het volste vertrouwen in dat de mededeling over de kas die het bedrijf gisteren heeft gedaan, gestand wordt gedaan, mede op basis van de gesprekken die ik heb gevoerd. Maar er komen straks cijfers. Er komt een plan van Air France-KLM en van KLM waarin staat hoe ze kijken naar de toekomst, hoe ze toekomstproof worden en blijven, en hoe ze de concurrentie te lijf gaan. Dat plan moet de organisatie zelf maken. De organisatie heeft daar haar mechanismes voor. Die heeft de ondernemingsraad, die daarbij meekijkt. Die heeft raden van commissarissen. Die hebben een board. Die moeten samen dat plan dragen in Nederland en in Frankrijk.

Er zijn vragen gesteld over de SAK's. Ik denk dat ik even rustig moet toelichten hoe die twee stichtingen in elkaar zitten. Wij noemen het allemaal de SAK's. Op een gegeven moment ben je erg gewend aan allerlei terminologie, maar dit zijn twee stichtingen waarin aandelen zijn ondergebracht. De afkorting SAK staat voor Stichting Administratiekantoor I en II. Het had misschien wat origineler gekund, maar het is wel helder.

Zij vertegenwoordigen 44,2% van de aandelen. Deze SAK's oefenen niet namens de Nederlandse Staat invloed uit op KLM. Ze zijn alleen van belang voor het veiligstellen van de landingsrechten van KLM. Het zijn in die zin geen actieve stichtingen. De statutaire doelstelling van de stichtingen betreft het beheer van de aandelen KLM gericht op het behartigen van de belangen van de KLM, Air France-KLM en de aandeelhouder. Zij hebben geen bevoegdheden op het gebied van bedrijfsvoering buiten wat er in de aandeelhoudersvergadering van de KLM aan de orde wordt gesteld. Ze maken daarbij gebruik van hun stemrecht. Ze worden ieder bestuurd door drie personen: een onafhankelijke voorzitter, een door KLM benoemd lid en een door Air France-KLM benoemd lid. De stichtingen nemen besluiten op basis van unanimiteit. In die zin is het geen Nederlandse aandeelhouder die op die manier meestemt.

De heer Van Helvert en mevrouw Hachchi hebben gevraagd: bent u bereid om met de KLM-holding, SAK en andere met een plan te komen zodat dit de laatste keer is dat wij hierover debatteren? Dat heeft mevrouw Hachchi al een paar keer gevraagd. Ik heb in de brief aangegeven hoe ik kijk

naar de autonomie van KLM. Daarvoor wil ik gaan staan. In dat kader voer ik overleg met KLM en wordt er gesproken met de stichtingen, de administratiekantoren. Maar het is niet mijn rol om met een plan van aanpak te komen voor de holding en voor KLM. Dat is aan de bedrijven zelf.

De heer **Bashir** (SP):
Ik dank de staatssecretaris voor de informatie die ons daarover op papier is gestuurd met een schematische weergave van de manier waarop het allemaal in elkaar steekt. Hebben die twee stichtingen ook de bevoegdheid om op eigen gezag in te grijpen, als KLM bijvoorbeeld in grote problemen zou komen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Nee, die bevoegdheid hebben de stichtingen niet.

De heer **Bashir** (SP):
Als ik het goed begrijp, is het dus statutair vastgelegd dat zij de mogelijkheid niet hebben? Zij kunnen bijvoorbeeld het stemrecht dat zij hebben niet aangrijpen om via de aandeelhoudersvergadering besluiten te veranderen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Op de aandeelhoudersvergadering wordt gestemd. Ik heb net aangegeven hoe een stichting is samengesteld, met een onafhankelijk voorzitter, een lid namens Air France-KLM en een lid namens KLM. De stichtingen hebben geen bevoegdheden op het gebied van bedrijfsvoering.

Er zijn vragen gesteld over het MoU. Onder anderen de heer Elias vroeg hoe het inperken van de autonomie van KLM zich verhoudt tot het MoU van 2010. De MoU regelt het autonome financiële beheer van KLM niet. Bij het goedkeuren van de fusie tussen Air France en KLM is door de overheid een aantal afspraken gemaakt met de gefuseerde onderneming om een aantal publieke belangen te borgen ten aanzien van markttoegang; denk daarbij aan verkeersrechten en netwerkkwaliteit. Een aantal van deze garanties is op basis van het MoU, het memorandum of understanding, in 2010 verlengd. Bij brief van 6 mei 2010 heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer geïnformeerd over het MoU.

Met het oog op de status van KLM voor de Nederlandse luchtvaartpolitiek is de afspraak in stand gebleven dat KLM gevestigd is in Nederland en zij hier haar thuisbasis heeft. Dat is natuurlijk de basis van Schiphol en de hubfunctie die KLM daar heeft. Verder blijft de afspraak staan dat KLM haar bestaande operationele en andere Nederlandse vergunningen houdt en zij er zich samen met de nationale luchtvaartautoriteiten voor inzet om de bestaande routevergunningen te houden. U moet zich voorstellen dat daarin een gat valt op het moment dat er geen landingsrechten zijn; het is belangrijk dat het blijft bestaan.

Voor de netwerkkwaliteit blijft de afspraak geldig dat Air France-KLM opereert met een multihubsysteem in Europa. Daarbij zijn zowel Charles de Gaulle in Parijs als Schiphol, als Europese en intercontinentale hubs, de hoekstenen. Het MoU is verlengd, maar het MoU is natuurlijk geen eeuwigdurende garantie. Ik zeg dit omdat het een going concern is. Voor mij heeft het belang dat KLM in de holding Air France haar autonome positie bewaakt.

Mevrouw Hachchi vroeg naar het economische en juridische eigendom. Daartussen zit een heel belangrijk verschil. Het economische eigendom is voor 93% in handen van Air France-KLM — de meerderheid dus — omdat de SAK's onder het economische eigendom van Air France-KLM vallen. Het juridische eigendom is voor 51% in Nederlandse handen, vanwege het bewaken en borgen van de landingsrechten. Deze juridische aandelen geven een meerderheid niet de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op de bedrijfsvoering, zoals ik eerder tegen de heer Bashir zei.

Mevrouw Hachchi vroeg wat er nu wel naar Parijs gaat en wat er in Amstelveen gebeurt. Voor de holding — dat is de kracht van samengaan — is het belangrijk dat er synergievoordelen behaald worden. Dat kan bijvoorbeeld door een aantal zaken te centraliseren; denk aan reizigers, ticketing en dergelijke. Soms kan dit in Parijs zijn en soms in Amstelveen. Het is aan het bedrijf om dat in te richten, omdat het synergievoordeel de concurrentiepositie kan veranderen. Vanwege het publieke belang, de netwerkkwaliteit en de landingsrechten hebben we bij de fusie in 2004 staatsgaranties afgesproken, die in het MoU zijn verlengd. Maar hoe dan ook blijft een autonome financiële positie van belang voor KLM, want een sterk Air France-KLM is gewoon in het belang van beide landen. Wat wel en wat niet in Amstelveen gebeurt, zal dus in dat kader beoordeeld worden.

Tussendoor zeg ik tegen de heer Graus dat ik zijn drie vragen aan het eind van mijn betoog kort en bondig zal beantwoorden.

De heer Bontes heeft gevraagd of ik ga aandringen om in te grijpen. Vaak gaat het om gesprekken die je niet op de voorgrond voert. Dat zijn gesprekken met soms stevige discussies, waarin duidelijk wordt gesproken en waarin uiteindelijk kort en bondig de feiten en de belangen op tafel moeten komen. Ik sta voor KLM-belangen. Ik vertegenwoordig het kabinet van Nederland. Een KLM-belang is ook dat de holding Air France-KLM toekomstbestendig wordt en ervoor zorgt dat ze de concurrentie van de lowcostcarriers en de Gulf carriers voor wat betreft de internationale hub aankan. Aan de Franse partijen vraag ik ook welke maatregelen er aan hun kant worden genomen. Hoe doen zijn het, hoe doen wij het en welke belangen dienen wij allebei? Het bedrijf zal op de korte termijn zijn plannen duidelijk maken, maar aandringen op ingrijpen zou wel heel ingrijpend zijn. Het belang voor mij is dat KLM binnen de groep van Air France-KLM weer toekomstbestendig wordt, dat de hele organisatie weer toekomstbestendig wordt in een veranderende omgeving.

Mevrouw Hachchi en de heer Bashir hebben gevraagd welke mogelijkheden er zijn om KLM uit Air France-KLM te halen.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Even voor de goede verslaglegging: dat heb ik niet gevraagd; wel collega Bashir maar niet de D66-fractie.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat spijt mij. De heer Bashir heeft dat gevraagd. Mijn eerste antwoord in de brief van 27 januari was: KLM is onderdeel van de Franse onderneming Air France-KLM; alleen deze onderneming kan besluiten om KLM af te stoten.

Welke juridische mogelijkheden zijn er om KLM in Nederlandse handen te houden? Dat was volgens mij wél een vraag van mevrouw Hachchi. In het MoU zijn afspraken gemaakt met de gefuseerde ondernemingen om een aantal publieke belangen te borgen. Met name ten aanzien van de marktoegang en de netwerkkwaliteit en met het oog op de Nederlandse luchtvaartpolitieke status van KLM is er een afspraak dat KLM gevestigd is in Nederland en hier haar thuisbasis heeft. Daarnaast is afgesproken dat er een multihubnetwerk is. Ik heb al een aantal keren betoogd dat het van wezenlijk belang is dat we die twee hubnetwerken in stand houden en dat de organisaties gezamenlijk in staat zijn om een plan te maken. Ik zal in ieder geval met mijn collega en de top van Air France-KLM binnenkort gaan praten over hoe zo'n strategie eruit zal zien, hoe daar invulling aan gegeven wordt. Ik vind dat het bedrijf daar ook duidelijk en transparant over moet zijn. Anders zou het inderdaad kunnen gebeuren dat wij hier binnenkort weer staan. Ik vind dat een bedrijf niet alleen naar zijn medewerkers toe verantwoording moet afleggen over zijn visie en zijn strategie, maar ook aan de buitenwereld moet laten zien hoe het die strijd aangaat. Op die weg kunnen best wel wat hobbels liggen — dat is in Frankrijk gebleken, en dat hebben we hier natuurlijk ook gezien — maar ik denk dat juist die betrokkenheid duidelijk maakt hoe dit bedrijf aan twee kanten gekoesterd wordt. De piloten in Frankrijk hebben immers niet gestaakt omdat ze een hekel aan hun eigen bedrijf hebben.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik hoor de staatssecretaris een aantal zaken zeggen. Zij vindt er wel iets van hoe een bedrijf transparant moet zijn, wat het moet doen. Zij wil zelf geen plan maken; daar moet het bedrijf zelf mee komen. Natuurlijk moet een bedrijf zelf een plan maken, maar daarnaast zou het kabinet toch ook met een plan kunnen komen waarin staat hoe te handelen bij problemen, en het liefst hoe ze te voorkomen? Ik hoor de staatsecretaris een aantal zaken zeggen die in dat plan van het kabinet zouden kunnen worden opgenomen. Onder meer zou van een bedrijf geëist kunnen worden dat het transparant is. Dat kan een onderdeel zijn van het plan van het kabinet. Ook kan het kabinet wellicht iets doen met de landingsrechten. De overheid kan laten weten dat die rechten van de overheid zijn en dat wij die momenteel om niet ter beschikking stellen omdat dit gebruikelijk is. Al deze zaken zouden kunnen worden meegenomen in een plan, dat natuurlijk naast het plan van de holding zelf moet staan. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het bundelen van de zaken die zij zelf wil doen tot een plan van aanpak dat duidelijk maakt hoe wij omgaan met Air France? Het gaat niet om zomaar een V&D. Het gaat om KLM, Air France en de holding.

Staatssecretaris **Mansveld**:
De heer Van Helvert zegt dat KLM niet zomaar een V&D is, maar ik heb ook V&D heel hoog. Wij hebben een aantal Nederlandse iconen. Ik zeg altijd dat dit de KLM, het Nederlands Elftal en de HEMA-worst zijn, maar ik denk dat ook V&D daarbij hoort. Ik weet niet of ik nu reclame heb gemaakt. Als dat wel het geval is, maak ik mijn excuses.

De **voorzitter**:
Nee, dat mag. Wij vallen niet onder de mediawetgeving.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik vind het ten principale onjuist dat het kabinet op dit moment een plan moet maken. Wij spreken over een internationale organisatie, die op een mondiale markt concurrerend optreedt en daar een positie heeft. Het zijn immers onze blauwe vogels en de mensen van Air France zijn minstens zo trots op hun maatschappij als wij zijn op de KLM. Ten principale vind ik dat die organisatie zelf haar plan moet maken. Air France en KLM zijn de experts in de functies die zij vervullen; zij zijn de experts op het gebied van vliegen, intercontinentaal en binnen Europa, als concurrent voor lowcostcarriers. Een dergelijk plan moet te allen tijde uit de organisatie zelf komen. Air France-KLM is geen staatsbedrijf.

De heer **Bashir** (SP):
De staatssecretaris verwees zojuist naar haar brief van 27 januari jongstleden. Die hebben wij inderdaad gezien, maar het antwoord dat in die brief gegeven wordt, is onbevredigend. Onze vraag is of de staatssecretaris dan wel het kabinet gekeken heeft naar interventiemogelijkheden. Zijn die er?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Het antwoord daarop is nee.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb twee vragen gesteld. De eerste vraag is of er is gekeken naar interventiemogelijkheden. De tweede vraag is of er interventiemogelijkheden zijn. Geldt het ontkennende antwoord van de staatssecretaris voor beide vragen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Natuurlijk praat ik met collega's over de situatie bij Air France-KLM, mede naar aanleiding van de ontwikkelingen in Frankrijk, de wijze waarop hier naar de organisatie wordt gekeken en wat daarover wordt geschreven. Ik heb zojuist uitgelegd dat ik ten principale niet van mening ben dat wij daarvoor een plan zouden moeten maken. Wij hebben niet gekeken naar interventiemogelijkheden. Hebben wij interventiemogelijkheden? Het antwoord op die vraag heb ik zojuist gegeven. Over het afstoten van KLM binnen de holding Air France-KLM gaat maar één organisatie, te weten de holding Air France-KLM. Alleen de holding kan besluiten om aandelen aan de Nederlandse staat beschikbaar te stellen. Wij zijn dus niet in de positie om in te grijpen in de organisatie.

De **voorzitter**:
De heer Graus wil interrumperen.

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter, ik had nog ...

De **voorzitter**:
Nee, u hebt echt twee interrupties gekregen.

De heer **Graus** (PVV):
De Fransen lachen ons uit. Als een Nederlands bedrijf een Frans bedrijf zo kapot zou maken of om zeep zou proberen te helpen, zou zelfs de Franse premier zich ermee bemoeien. Dat zouden de Fransen niet accepteren en niet tolereren, maar de Nederlandse regering slaat nog geen deuk in een pakje boter. Die laat zich daarentegen de kaas van het brood eten. Ik vraag nogmaals aan de regering om zich met deze zaak te bemoeien. De staatssecretaris kan wel zeggen dat KLM geen staatsbedrijf is, maar de Staat is wel aandeelhouder. Diverse overheden zijn aandeelhouder van Schiphol. KLM en Schiphol vormen een Siamese tweeling. Bovendien gaat het om een van de grootste particuliere werkgevers. Overigens heeft de regering zich vaker bemoeid met bedrijven die in de problemen komen, dus waarom nu niet?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Air France-KLM heeft aangegeven dat het met een plan komt. Dat plan wacht ik af. Men wil in februari met dat plan komen. In dat plan wil men laten zien wat de strategie voor de toekomst is en op welke wijze dat wordt vormgegeven. Naar mijn mening is het heel belangrijk dat het opstellen van dit plan bij het bedrijf ligt. Het bedrijf is op dit punt autonoom. Het bedrijf moet zelf naar dat plan kijken, onder meer met de ondernemingsraden, de raad van commissarissen en de board van Air France-KLM. Ik vind het belangrijk dat KLM in de holding autonoom blijft. Nu herhaal ik mij, maar dit is voor mij van belang. Ik doe daar alles aan.

De heer Graus heeft drie vragen gesteld. De eerste was: onderneemt u alles wat in uw mogelijkheden ligt? Het antwoord daarop is ja. De tweede was: kunt u de continuïteit van KLM borgen via het luchtvaartbeleid en met alles wat u aan middelen tot uw beschikking hebt? Mijn antwoord daarop is ja. Ik borg KLM binnen Schiphol en binnen het Nederlandse luchtvaartbeleid. De heer Graus heeft ten derde gevraagd of hij garanties kan krijgen. Daarop heb ik al geantwoord dat ik hem die niet kan geven. Als een koffiezetapparaat kapot is, kan de garantie gegeven worden dat men een nieuw krijgt. Dit gaat over een heel groot bedrijf waarin wij een enorm belang hebben, want een deel van dat bedrijf is ons blauwe hart. Daar ga ik voor staan vanuit de rol die ik heb. Daarom spreek ik zeer frequent met de voorzitter van de raad van commissarissen, met de CEO van Air France-KLM, met de CEO van KLM en met de Nederlandse vertegenwoordiging in de board van Air France-KLM. Dat doe ik steeds opnieuw, om erbovenop te zitten dat KLM binnen de groep Air France-KLM de positie heeft om de hubfunctie van Schiphol zo veel mogelijk te kunnen garanderen. Ik kan die niet voor 100% garanderen. Ik wil de hubfunctie van Schiphol in stand houden, met de werkgelegenheid en de spin-off om Schiphol heen en met KLM als home carrier, om ervoor te zorgen dat er werkgelegenheid is en wij trots kunnen zijn op Schiphol en op KLM.

De heer Elias vroeg naar de belastingen. Wat doen wij zelf? Een Franse parlementaire commissie, de commissie-Le Roux, heeft vorig jaar onderzoek gedaan naar de concurrentiepositie van de Franse luchtvaart. Een van de conclusies was dat het niveau van de belastingen op de Franse luchthavens te hoog is. Mijn Franse collega Vidalies vertelde me dat Frankrijk nu de passagiersbelasting voor transferpassagiers gaat afschaffen, de zogenaamde burgerluchtvaartbelasting. Het gaat om het relatief bescheiden bedrag van €4 binnen Europa en ongeveer datzelfde bedrag buiten Europa. De parlementaire commissie in Frankrijk heeft ook voorgesteld om de zogenaamde solidariteitsbelasting voor de luchtvaart af te schaffen en een grondslag buiten de luchtvaart te geven. Dat is een hoge belasting per passagier, waarvan de opbrengst naar ontwikkelingshulp gaat. Met name voor businessclass is die belasting hoog: €11 binnen Europa en €45 buiten Europa. Dit is echter nog niet verder gebracht dan een aanbeveling van de commissie. In Nederland hebben we gedurende één jaar de vliegbelasting gehad; daar refereerde de heer Elias zelf al aan. Vanwege de negatieve gevolgen voor het vervoer en dus voor de mainport en het netwerk is die belasting afgeschaft. De Fransen hebben dus op dat punt een achterstand in te halen. Ik vind de stap die ze in Frankrijk willen maken, dan ook begrijpelijk. De Kamer weet overigens dat ik onderzoek heb gedaan naar de kosten voor de luchtvaartmaatschappijen in Nederland in vergelijking tot andere landen. Daarover zal ik de Kamer heel binnenkort informeren.

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb even een vraag, anders moet ik er straks in tweede termijn op terugkomen. Ik mis nog het antwoord op de vraag of de staatssecretaris bereid is om de Franse staatssecretaris een zetje te geven in de goede richting, om ervoor te zorgen dat de belasting in Frankrijk daadwerkelijk bij de luchthavens weggaat. Dat zou natuurlijk helpen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
In de gesprekken die ik heb gehad met mijn collega is dit onderwerp voorbijgekomen. Ik heb daaraan de indruk overgehouden dat hij daar actief in is. Laat ik het zo formuleren, want ik vind het niet chic om te citeren uit die gesprekken, die ik inmiddels frequent met mijn collega heb.

De heer **Elias** (VVD):
Ik constateer dat de staatssecretaris niet ontevreden uit dat gesprek wegliep. Dat zou dan al heel wat zijn. Als overigens echt de nood aan de man is bij KLM, moet het ook maar een keer wat minder chic, als het nodig is.

Staatssecretaris **Mansveld**:
We hebben de stap meegemaakt die gisteren naar buiten gebracht is door het bedrijf. Ik denk dat we stap voor stap op weg moeten blijven gaan en op het goede moment de goede middelen moeten inzetten.

De heer Elias heeft ook gevraagd wat de minister van Financiën heeft gedaan. De minister van Financiën heeft contact gehad met de CEO van KLM over diens onderwerpen, en met de aandeelhouders van KLM en met mij. Hij heeft benadrukt dat het belangrijk is dat KLM een voldoende autonome positie heeft. Het kabinet spreekt hierin met één mond.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Bashir of ik kan toezeggen dat ik de Kamer structureel zal informeren over KLM. Het antwoord daarop is ja. Als die behoefte er is en er ontwikkelingen zijn die ook voor de Kamer zeer relevant zijn, dan is het mijn taak om de Kamer die informatie gestructureerd en tijdig te bezorgen. Daar zal ik gehoor aan geven.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd waarom de optie uit 2004 om aandelen te kopen niet verlengd is. Er was afgesproken dat de optie tijdelijk kon worden verlengd: één keer voor drie jaar en daarna drie keer voor één jaar. Dat is een totaal van zes jaar. Dat was de maximale verlengingsmogelijkheid en daarvan heeft de Nederlandse Staat gebruikgemaakt. Een langere verlengingsoptie was in 2004 bij de onderhandelingen niet mogelijk, gegeven de dynamische luchtvaartontwikkelingen.

Mevrouw Dik-Faber vroeg ook hoe hard de afspraken over het multihubsysteem van Air France-KLM zijn. In het MoU zijn de afspraken verlengd, onder andere dat er een multihubsysteem blijft bestaan op Schiphol en Charles De Gaulle. Die afspraak staat. De CEO van Air France-KLM, de heer De Juniac, heeft dat ook aan mij bevestigd. Het netwerk van Air France op Schiphol ontwikkelt zich positief. Binnenkort stuur ik de Kamer een brief met de resultaten van dat recente onderzoek naar de netwerkkwaliteit. Hieruit zal een positieve ontwikkeling blijken.

De vraag van de ChristenUnie-fractie naar de resultaten van Air France-KLM heb ik al beantwoord. Daarmee ben ik aan het einde gekomen van mijn beantwoording.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat we gelijk doorgaan met de tweede termijn. In de tweede termijn geldt een spreektijd van ongeveer anderhalve minuut, inclusief het indienen van moties.

☐

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter. Hedenochtend werd een door mij aangevraagd debat over de Hedwigepolder verkwanseld. En nu wordt KLM, als dit zo doorgaat, meegesleurd met een verlieslijdend bedrijf, een noodlijdend bedrijf. De Fransen zouden allang hebben ingegrepen. Die zouden dat nooit hebben getolereerd van een land als Nederland. Maar wij staan maar te kijken tot het dadelijk misgaat. Er is niet eens een reddingsplan, helemaal niets. Ik ga het nog één keer proberen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, al hetgeen mogelijk is te ondernemen om garantie(s) te krijgen dat Air France geen greep kan doen in de kas van KLM,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 246 (31936).

De heer **Graus** (PVV):
Kijk, ik vraag om garanties ...

De heer **Elias** (VVD):
Om deze motie serieus te kunnen beoordelen — want waarom zouden we dat niet proberen? — vraag ik wat de indiener van deze motie precies bedoelt.

De heer **Graus** (PVV):
Ik ben heel blij dat iemand het vraagt, want dan heb ik meer tijd om het uit te leggen. KLM heeft geen garantie gekregen van Air France dat zij niet nog een keer een poging gaan wagen om hun kas af te romen. Die garantie is er niet. Ik heb ook mijn contacten binnen KLM en die garantie is er niet. Ik vraag de staatssecretaris ervoor te zorgen dat er garanties komen dat dit niet nog een keer gaat gebeuren in de toekomst. Hoe zij dat doet, zal me worst wezen: ze heeft er de middelen voor en desnoods gaat ze met de premier naar de Franse collega's. Zij kan ervoor zorgen dat dit niet nog eens gebeurt in de toekomst. Daarom is dit een vrij sympathieke motie die gewoon uitgevoerd kan worden.

De heer **Elias** (VVD):
Ik probeer het nog één keer. Wat moet de staatssecretaris concreet doen? Anders kan ik niet beoordelen wat ik met deze motie moet. Wat moet de staatssecretaris concreet doen?

De heer **Graus** (PVV):
Ik zal het nog een keer proberen en ik zal wat rustiger spreken; de heer Elias begint immers, net als ik, al aardig op leeftijd te komen. De KLM heeft geen garantie gekregen van Air France — er is niets zwart-op-wit — dat zij niet nog een keer de winstgevende kas van KLM gaan afromen. Die bestaat dan niet. Nu vraag ik aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de regering, de hoeder van KLM, om ervoor te zorgen dat die garanties uit Frankrijk er wel komen, zodat het niet meer gebeurt. Ik ben een Kamerlid dat dit aan de regering vraagt. Ik ben niet bij machte om daar met een regeringstoestel naartoe te vliegen om te gaan onderhandelen. Was het maar zo! Ik zou daar met de vuist op tafel slaan, zoals Sarkozy dat ook zou hebben gedaan in zijn tijd als dit met een Frans bedrijf gebeurde. Maar wij zitten hier als botsautootjes te kijken en KLM naar de kloten te helpen. Dat doen we niet alleen.

De **voorzitter**:
Nou, nou! Naar de kelder!

De heer **Graus** (PVV):
Naar de kelder.

Ten slotte wil ik nog een opmerking maken over iets wat ik heel belangrijk vind. Ik heb er een hekel aan als er gelogen wordt. Daarom werd ik ook zo fel. In februari 2014 heb ik een motie ingediend om met voortschrijdend inzicht het maximum aantal vliegbewegingen op Schiphol te verhogen. Die motie is niet door de heer Elias en de VVD gesteund. Sterker nog, door niemand. In juli 2014 heb ik nogmaals een poging gedaan om een onderzoek te vragen naar de mogelijkheid van 600.000 vliegbewegingen. Zelfs dat heeft de heer Elias van de VVD niet gesteund. Dan zal hij mij verwijten dat ik Schiphol en KLM belemmer? M'n neus! Ik ben daar echt pissig over. Dat moet niemand me flikken. Er mag niet gelogen worden hier.

De **voorzitter**:
U bent er boos over.

De heer **Graus** (PVV):
Ja, dank u wel.

De **voorzitter**:
Dat is genoteerd.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik zal eerst de moties indienen, zodat die in ieder geval binnen de tijd zijn ingediend. Daarna zal ik kijken of ik daar nog een toelichting op kan geven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voor Nederland belangrijk is dat KLM — binnen het concern Air France-KLM — een zelfstandige positie behoudt;

constaterende dat KLM daarom als zelfstandige luchtvaartmaatschappij moet kunnen blijven investeren en dat daarbij een zelfstandige positie op het gebied van financieel beheer hoort;

constaterende dat het verbindingennetwerk van KLM en partners van strategisch belang is voor de internationale bereikbaarheid, de werkgelegenheid en de Nederlandse economie;

constaterende dat de Nederlandse Staat aandeelhouder is van KLM;

verzoekt de regering, zich met inachtneming van ieders bevoegdheden en zeggenschap, voor 2 februari in de richting van de top van Air France-KLM en de Franse regering krachtig uit te spreken voor behoud van de financiële zelfstandigheid van KLM,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert, Leenders, Elias, Graus, Bashir en Dik-Faber.

Zij krijgt nr. 247 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Air France sinds de fusie miljarden verlies gedraaid heeft en KLM juist meer dan een miljard winst gemaakt heeft;

van mening dat het onwenselijk is dat KLM-winsten structureel gebruikt gaan worden om de verliezen bij Air France te compenseren, zeker niet nu Air France zelf nauwelijks besparingen heeft doorgevoerd en KLM wel;

verzoekt de regering, na overleg met KLM, SAK I, SAK II, Air France-KLM en de Franse regering, een plan te presenteren waarmee KLM op de lange termijn een gezonde luchtvaartmaatschappij blijft, waarvan de winsten niet afgeroomd worden om structurele verliezen bij Air France te compenseren;

verzoekt de regering tevens, de uitkomst van dit overleg en het resulterende plan voor het overleg over staatsdeelnemingen aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 248 (31936).

☐

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Voorzitter. Er was onrust over het conflict binnen Air France-KLM. Of die onrust nu helemaal van de baan is, is nog maar de vraag. De meest recente nieuwsberichten dat KLM over haar eigen kas blijft gaan, zijn niet meer en niet minder dan een positief signaal. Dat heeft de staatssecretaris zo verwoord. Zij ziet het als gaat het de goede kant op. Voor ons als politiek is de vraag nog steeds van belang wat het kabinet in deze situatie kan doen. Die vraag was aan het begin van het debat van belang en is dat nu nog steeds. Ik had gehoopt op een helder antwoord van de staatssecretaris. Zij heeft haar best gedaan in dit debat. Een helder antwoord is natuurlijk dat het of aan de holding zelf is of aan het kabinet, of dat wel degelijk invloed heeft en die gebruikt. Ik ga uit van het laatste als ik de beantwoording van de staatssecretaris hoor. Zij heeft gezegd er alles aan te doen om het belang van een zelfstandige KLM te borgen.

Ik zou de staatssecretaris twee vragen willen stellen. Het is een inspanningsverplichting en dat betekent dat het niet uitgesloten is dat we straks weer hier staan, omdat er weer een conflict in de boardroom naar buiten is gekomen. Houdt de staatssecretaris er rekening mee dat het belang van de

zelfstandigheid van KLM in het geding kan zijn? Is zij daarop voorbereid? Ik zou verder graag met de staatssecretaris een concrete afspraak maken over de manier waarop zij de Kamer hierover zal informeren. Daarmee wil ik voorkomen dat we straks na een bericht in de media nog een keer hollend deze kant op moeten komen.

Ik besluit met de woorden van de staatssecretaris dat zij een blauw hart heeft, maar het is natuurlijk wel de kunst om dit blauwe hart te delen met haar Franse collega's. Dat is nodig om de belangen rond KLM en Schiphol, die wij allemaal in dit huis onderschrijven, te kunnen waarborgen.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister van Financiën op de cijfers die ik heb opgevist uit de jaarverslagen van Air France-KLM. Ik hoop dat de staatssecretaris de urgentie van dit probleem onderkent, wanneer zij zich hierover laat inlichten door de minister van Financiën. Als het zo doorgaat, zullen we de komende tijd namelijk wel vaker met elkaar spreken over KLM. Ik hoop natuurlijk dat dat niet nodig is en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat KLM behouden moet blijven gezien het grote nationaal belang op het gebied van werkgelegenheid en economische ontwikkeling;

verzoekt de regering, de mogelijkheden te onderzoeken, mocht dit noodzakelijk zijn, om als overheid in te grijpen om de toekomst van KLM zeker te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 249 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat luchtvaartmaatschappijen uit veel Golflanden door hun overheid direct en indirect, zichtbaar en onzichtbaar worden gesubsidieerd;

overwegende dat de Golfcarriers hierdoor een concurrentievoordeel hebben ten opzichte van KLM;

verzoekt de regering om in beeld te brengen waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat en welke mogelijkheden er zijn om te komen tot een gelijk speelveld. en de Tweede Kamer hierover binnen acht weken te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 250 (31936).

☐

De heer **Elias** (VVD):
Voorzitter. Ik kan het heel kort houden.

Ik ben het oneens met mevrouw Hachchi. Informeel heeft een kabinet namelijk altijd invloed. Ik vind dat de staatssecretaris terecht heeft aangegeven dat zij probeert om die invloed aan te wenden. Ik hoor daar ook positieve dingen over, bijvoorbeeld over haar overleg over de Franse vliegtaks.

De staatssecretaris koestert de KLM. Ze heeft een blauw hart. Dat hebben we allemaal en dat komt ook tot uitdrukking in de motie die Kamerbreed is ingediend en die als een oproep moet worden beschouwd. Ik wijs er wel nadrukkelijk op dat in de motie staat "met inachtneming van ieders bevoegdheden en zeggenschap". Het is echt van belang om dat in de gaten te houden.

Het positieve signaal van gisteren, de informele pogingen van het kabinet om KLM haar positie te laten behouden en de uitspraak van de staatssecretaris over wat zij de "multihub" noemt, heeft mijn grote instemming. Die multihub houdt overigens in dat ervoor wordt gezorgd dat beide onderdelen van het concern, Parijs en Schiphol, goed terecht kunnen.

Ten slotte wil ik — dit is een herhaling — een oproep doen aan mijn collega's: maak het Schiphol niet al te moeilijk, want daarmee helpt u ook de KLM.

☐

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Voorzitter. Om de staatssecretaris een duwtje in de rug te geven bij het overleg met haar partners in Frankrijk, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Nederlandse Staat als aandeelhouder een belang heeft van 5,9% in KLM;

verzoekt de regering, aan te dringen op ingrijpen bij de verlieslijdende tak van de holding, te weten Air France,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bontes. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 251 (31936).

☐

De heer **Leenders** (PvdA):
Voorzitter. Ik kan het ook kort houden. Ik dank de staatssecretaris voor de heldere en krachtige beantwoording van de vele vragen die vanavond gesteld zijn, belangrijke vragen. Wij hebben haar als Kamer een inspanningsverplichting meegegeven. Wij zijn ervan overtuigd dat zij die verplichting met verve zal nakomen.

Het signaal in de richting van KLM, Air France-KLM en de Franse overheid is duidelijk: wij zijn tegen een Franse overname van het financiële beheer en daarmee het verlies van de zelfstandigheid van KLM. Dat willen wij nu niet en ook niet later. Daarom hebben wij de motie van de heer Van Helvert graag medeondertekend, een motie die dat heldere signaal van vrijwel de gehele Kamer geeft, en die aangeeft dat wij achter de KLM en haar medewerkers staan.

De **voorzitter**:
Als laatste spreker in de tweede termijn van de zijde van de Kamer geef ik nu het woord aan mevrouw Dik-Faber van de ChristenUnie.

☐

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden die zij heeft gegeven op de vragen die zijn gesteld, onder meer door mijn fractie. Ik herken helemaal het blauwe hart waarover zij het had. Ik kan vertellen dat mijn eerste schoolreisje naar Schiphol en KLM was. Toen was ik volgens mij een jaar of 6, 7. Dat schoolreisje heeft echt een onvergetelijke indruk op mij gemaakt. Maar goed, dat terzijde.

De ChristenUnie vindt het heel erg belangrijk dat KLM autonoom financieel beheer houdt. Wij hebben de staatssecretaris hierover vragen gesteld. De staatssecretaris heeft gereageerd dat zij zich daarvoor wil inzetten, maar geen garanties kan geven. Mijn fractie hecht eraan dat wij als Kamer de inzet van de staatssecretaris onderstrepen. Daarom staat ook mijn naam onder de motie die door de CDA-fractie is ingediend.

De **voorzitter**:
Hiermee is er een einde gekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. De staatssecretaris heeft een korte schorsing nodig om zich voor te bereiden op haar antwoord.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Ik heb zes moties en één vraag. Ik begin met de motie van de heer Graus op stuk nr. 246. Ik heb al eerder gesproken over garanties. De heer Elias heeft een toelichting gevraagd op de motie van de heer Graus. Gezien de toelichting van de heer Graus op de motie kan ik die garanties niet toezeggen. Ik ontraad de motie.

In de motie op stuk nr. 247 wordt de regering verzocht om zich, met inachtneming van ieders bevoegdheden en zeggenschap, vóór 2 februari 2015 richting de top van Air France-KLM en de Franse regering krachtig uit te spreken voor behoud van de financiële zelfstandigheid van KLM. Ik vind het van groot belang dat KLM binnen het concern Air France-KLM een zelfstandige positie behoudt om als luchtvaartmaatschappij met een uitgebreid netwerk en met Schiphol als basis te opereren. Dat is van groot belang voor de bereikbaarheid en de vestiging van internationale bedrijven en voor de werkgelegenheid. Zoals ik heb gezegd, zet ik alles in wat ik aan politiek gewicht kan meenemen. Ik vind het belangrijk dat u mij deze motie meegeeft, want hiermee kan ik laten zien dat er een parlement is in Nederland dat er net zo over denkt als ik. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

De **voorzitter**:
De heer Graus heeft een vraag over de vorige motie.

De heer **Graus** (PVV):
Dat klopt. Ik vraag de regering om binnen de bevoegdheden van de regering al hetgeen mogelijk is te doen om garanties te krijgen. De staatssecretaris probeert het niet eens en zegt vervolgens dat zij die niet kan krijgen. Dat weet zij toch helemaal niet? Ik vraag alleen om al het mogelijke te doen om die garanties te krijgen. Ze is nog niet eens naar Frankrijk gegaan, maar zegt meteen: sorry, dat kan ik niet. Dat begrijp ik niet.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik moet zeggen dat ik twijfelde toen ik de motie hoorde. Ik zou de motie zo willen uitleggen dat ik het probeer binnen de bevoegdheden die ik heb. De heer Graus legt de motie echter zo uit dat hij garanties wil hebben. Als de heer Graus de regering vraagt om binnen haar bevoegdheden al het mogelijke te ondernemen, komen we bij de tweede motie uit. Daarvan heb ik gezegd dat ik dat signaal graag meeneem. De heer Graus maakt het mij lastig en daarom ontraad ik de motie.

De **voorzitter**:
Mijnheer Graus, wilt u via de microfoon spreken? Dan kan iedereen uw reactie horen.

De heer **Graus** (PVV):
Wat hier nu gebeurt, vind ik niet eerlijk. Ik begrijp dat niemand de PVV verder wil helpen. Ik vraag eigenlijk veel minder dan wat de heer Van Helvert vraagt. Ik vraag alleen om al wat mogelijk is te doen om die garanties te krijgen. Ik zeg niet dat ik die wil hebben, ik vraag alleen dat de staatssecretaris probeert die garanties te krijgen. Dat is het enige. Dan kan het toch niet zo zijn dat een motie waarin veel meer wordt gevraagd aan het oordeel van de Kamer wordt overgelaten en dat mijn motie wordt ontraden? Dat is toch niet eerlijk?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb ervan gezegd wat ik ervan heb gezegd. Met de uitleg over de garanties blijf ik de motie ontraden. Ik wil echt een

poging doen om de heer Graus tegemoet te komen. Daarom formuleer ik het zo.

In de motie op stuk nr. 248 wordt gevraagd om in overleg met SAK I en SAK II een plan te presenteren. Ik heb al gezegd dat ik het aan het bedrijf zelf vind om een plan te maken. Het is een groot bedrijf in twee landen, dat een plan moet maken hoe het de toekomst tegemoet treedt en hoe het een positie inneemt. Dat zal moeilijk zijn. De concurrentie en de omgeving veranderen, zowel binnen als buiten Europa. De organisatie zal zich daar zelf tegen moeten weren door middel van een plan. Ik span mij vanuit mijn politieke rol in om ervoor te zorgen dat de Nederlandse belangen maximaal worden behartigd. Dat kan ik u toezeggen, maar ik ontraad de motie.

De motie op stuk nr. 249 verzoekt de regering om de mogelijkheid te onderzoeken om als overheid in te grijpen. Ik heb toegelicht wat ieders rol is. In de gesprekken met mijn collega komt dat aan de orde. Hoe vul je je rol in als overheid, hoe ga je om met de wetgeving en het systeem in het eigen land? Frankrijk is immers op een aantal punten anders dan Nederland. Haal je er allebei het maximale uit? Is dit wat de overheden en landen willen van zo'n grote internationale organisatie met alle belangen die je dient in een land? Air France is namelijk een groot bedrijf in Frankrijk. Het is misschien zelfs wel de KLM van Frankrijk; alleen zijn wij blauw. Ik kan niet ingrijpen in een internationaal bedrijf dat geen staatsbedrijf is. Daarom ontraad ik de motie van de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb het helemaal niet over Air France-KLM. Ik heb het over KLM zelf. Ik vraag de staatssecretaris ook niet om in te grijpen, maar om de mogelijkheden te onderzoeken om eventueel in te kunnen grijpen als dat noodzakelijk is. De staatssecretaris verwijst steeds naar de verantwoordelijkheid van Air France-KLM en KLM zelf, maar ik wijs erop dat de staatssecretaris portefeuillehouder luchtvaart is en dat zij in noodzakelijke gevallen ook een plan achter de hand moet hebben om eventueel iets te doen. Ik vraag haar overigens niet om dat plan meteen naar de Kamer te sturen of om met de hele wereld te delen wat zij gaat doen. Ik vraag haar alleen om een plan te maken en om ervoor te zorgen dat zij goed voorbereid is, omdat wij straks niet geconfronteerd moeten worden met zaken waaraan wij niks meer kunnen veranderen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Het betoog van de heer Bashir maakt het voor mij niet eenvoudiger, want nu begint hij zelfs over een plan. Zoals ik net betoogd heb, is het niet aan het kabinet om daar nu mee te komen. Ik ontraad derhalve de motie.

De motie op stuk nr. 250 vraagt mij om in beeld te brengen waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat en welke mogelijkheden er zijn om te komen tot een gelijk speelveld. Ik vind het belangrijk dat wij dat doen, maar het lijkt mij niet verstandig als wij dat als land doen. Zoals ik eerder heb betoogd, is het heel belangrijk dat dit op Europese schaal plaatsvindt. Niet alleen Nederland, maar heel Europa moet zich inzetten voor een level playing field in de wereld. Het gaat namelijk niet alleen om Schiphol en KLM. Het gaat ook over Frankrijk, Duitsland en Engeland. Europa ervaart de opkomst van de Gulf carriers. Air France-KLM moet daar een plan voor hebben, maar dat zal ook voor andere luchtvaartmaatschappijen gelden. Luchtvaartpolitiek is voor een deel Europese regelgeving en wetgeving. Ik vind het belangrijk dat dit op Europees niveau wordt gedaan. Ik heb gezegd dat ik mij actief inspan om dit op tafel te krijgen. Ik heb het ook bij mijn Franse collega aangekaart om op dit gebied gezamenlijk actie te ondernemen in Europa. Sterker nog, ik heb dat specifiek gezegd in aanwezigheid van mijn Duitse, Luxemburgse en Belgische collega's, omdat ik het belangrijk vind dat wij hiernaar allemaal op dezelfde manier kijken, als één Europa. Daarom ontraad ik de motie.

De heer Bontes verzoekt de regering in zijn motie op stuk nr. 251 om in te grijpen. Dat is niet aan de regering. Ik heb het net al over rollen en posities gehad. Ik vind het belangrijk dat Air France-KLM een toekomstbestendig bedrijf wordt. Dat zal niet makkelijk zijn, maar bij de holding ligt momenteel de verantwoordelijkheid voor een plan. KLM is een volledig onderdeel van de Air France-KLM-groep.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Dat bedoel ik niet met deze motie. De bedoeling is dat de staatssecretaris bij haar collega in Frankrijk aandringt op hervormingen bij Air France. Ik begrijp dat de staatssecretaris niet zelf kan interveniëren.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Als het om Air France-KLM gaat zal er niet alleen een plan voor een deel van de organisatie moeten komen. Er zal een evenwichtig plan voor de totale holding moeten komen. Ik vind niet dat het mijn positie is om bij een CEO van Air France-KLM aan te dringen om in te grijpen in de Franse tak van de holding. Ik wil eerst het plan zien, zodat mij duidelijk is wat de strategie is en hoe men daar denkt te komen.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Dat is wel de positie van de staatssecretaris, want de Staat is aandeelhouder van KLM. Wij hebben dus wel degelijk recht van spreken. De motie is bedoeld om de staatssecretaris aan te sporen om eens bij haar collega's in Frankrijk aan te dringen op hervormingen bij Air France. Anders staan wij hier over een halfjaar of drie maanden inderdaad weer.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Het is belangrijk dat totale hervormingen plaatsvinden en dat de totale groep, met twee homecarriers en twee hubfuncties op Charles de Gaulle en op Schiphol, een plan maakt, en dat niet eenzijdig wordt ingegrepen.

De heer **Elias** (VVD):
Mag ik de staatssecretaris nog een vraag stellen over de motie op stuk nr. 250 van de heer Bashir? Ik vind het niet zo onredelijk wat er staat. Ik kan me voorstellen dat de staatssecretaris geen groot onderzoek wil. Misschien vindt zij acht weken een beetje snel. Dat kan ik me ook voorstellen. De intentie van het verhaal is echter: kijk nu eens of de luchtvaartmaatschappijen uit de golfstaten zichtbaar of onzichtbaar worden gesubsidieerd, of daardoor concurren-

tievoordeel ontstaat en of we daar eventueel iets aan kunnen doen. Dat spreekt mij eerlijk gezegd wel aan.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik vind dat een analyse van de wijze waarop de golfstaten het level playing field beïnvloeden, in Europees kader moet worden gedaan. Met een onderzoek naar oneerlijke concurrentie en de mogelijkheden om tot een gelijk speelveld te komen, heb ik geen moeite. Ik heb er moeite mee om dat als regering op te pakken. We moeten het als Europa doen. Luchtvaartpolitiek is immers Europese politiek, gebaseerd op Europese wet- en regelgeving. Als mij om een inspanning wordt gevraagd om in Europa het level playing field aan de orde te stellen in het kader van de concurrentie vanuit de golfstaten, ben ik de eerste die dat agendeert. Dat kan ik toezeggen. Ik heb al tegen de heer Vidalies gezegd dat het belangrijk is dat we dat gaan doen. De regering binnen acht weken een plan en een analyse laten maken, is volgens mij echter te klein. Ik denk dat het groter moet en iets meer tijd in beslag neemt. Ik zie wel de urgentie ervan in dat we als Europa actie ondernemen. Ons voorzitterschap is komende. Het lijkt mij belangrijk om te kijken of we een aantal zaken via die weg kunnen agenderen.

De **voorzitter**:
Ik aarzel, want u hebt al een vraag gesteld over deze motie.

De heer **Bashir** (SP):
Ik wil de motie aanhouden.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Bashir stel ik voor, zijn motie (31936, nr. 250) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik kom bij de vraag van mevrouw Hachchi. Ik begrijp de drijfveer, maar zij stelt de vraag zwart-wit. Ik heb geen directe invloed op de besluitvorming van de onderneming. Ik heb wel politieke invloed en die wend ik maximaal aan.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Ik dank de staatssecretaris voor het heldere antwoord. Ik had ook gevraagd of wij concrete afspraken kunnen maken met de staatssecretaris over het informeren van de Kamer, zeker gezien het feit dat zij zelf niet uitsluit dat na 2 februari de discussie over het financieel beheer opnieuw oplaait.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb gezegd dat ik het belangrijk vind om de Kamer te informeren. Ik moet feiten hebben en zal de KLM vragen hoe zij ervoor kan zorgen dat deze informatie beschikbaar komt. Dat gaat via verschillende wegen, zoals in de afgelopen weken ook is gebeurd. Ik heb tegen de heer Bashir al gezegd dat ik daarvoor ga zorgen. Ik doe dat altijd zo snel mogelijk, maar wel zo zorgvuldig en zo juist mogelijk. Dat vind ik belangrijker dan het tempo. Het kan dus zijn dat u het via andere wegen hoort, maar ik zal mijn uiterste best doen om ervoor te zorgen dat de Kamer steeds actief geïnformeerd wordt door het kabinet. Mocht de Kamer vinden dat het sneller moet, dan weet ik dat ik soms via een procedurevergadering een verzoek om informatie krijg. Die is altijd van harte welkom. Ik zal mijn uiterste best doen om zo snel mogelijk de Kamer erbij te betrekken en te informeren, maar zorgvuldigheid en juistheid gaan bij mij voorop, zeker bij dit soort processen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Hiermee is een einde gekomen aan de beraadslaging. Stemming over de moties zal morgen plaatsvinden, bij aanvang van de middagvergadering.

De vergadering wordt van 19.36 uur tot 20.20 uur geschorst.

Voorzitter: Bosma